

**PERAN SATLANTAS POLRES METRO  
TANGERANG KABUPATEN  
DALAM PENERTIBAN KENDARAAN OMPRENGAN  
DI WILAYAH KABUPATEN TANGERANG  
(Studi Kasus Trayek Balaraja-Tomang)**

**TESIS**

**KRISTANTO YOGA DARMAWAN  
0806447375**



**UNIVERSITAS INDONESIA  
FAKULTAS PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN  
JAKARTA  
JUNI 2010**

**PERAN SATLANTAS POLRES METRO  
TANGERANG KABUPATEN  
DALAM PENERTIBAN KENDARAAN OMPRENGAN  
DI WILAYAH KABUPATEN TANGERANG  
(Studi Kasus Trayek Balaraja-Tomang)**

**T E S I S**

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar  
Magister Sains Kajian Ilmu Kepolisian**

**KRISTANTO YOGA DARMAWAN  
0806447375**



**UNIVERSITAS INDONESIA  
FAKULTAS PASCASARJANA  
PROGRAM STUDI KAJIAN ILMU KEPOLISIAN  
KEKHUSUSAN ADMINISTRASI KEPOLISIAN  
JAKARTA  
JUNI 2010**

## PERNYATAAN ORISINALITAS

**Tesis ini adalah hasil saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip  
maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar**

**N a m a : KRISTANTO YOGA DARMAWAN**

**NPM. : 0806447375**

**Tanda tangan : **

**Tanggal : 14 Juni 2010**

Ucapan terima kasih dan penghargaan juga penulis sampaikan kepada Kasatlantas, Wakasatlantas beserta seluruh anggota Satlantas Polres Metro Tangerang yang telah membantu penulis terutama menyangkut data-data sebagai pelengkap dari penulisan Tesis ini.

Secara khusus pada kesempatan ini penulis juga ingin menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada kedua orang tua penulis yang senantiasa memberikan dorongan semangat dan doa yang tiada henti sebagai wujud kasihnya agar anaknya dapat mencapai apa yang dicita-citakan. Juga ucapan terima kasih dan penghargaan ini penulis tujukan pula kepada istri beserta anak-anak penulis, yang dengan segala kesetiiaannya telah memberikan doa, dorongan dan motivasi kepada penulis, sehingga Tesis ini dapat terselesaikan tepat pada waktunya.

Tidak lupa pula penulis mengucapkan terima kasih kepada seluruh Staff Sekretariat Kajian Ilmu Kepolisian atas kerja samanya yang baik selama ini dan telah membantu menyiapkan segala sesuatu berkenaan dengan perkuliahan, penelitian maupun penulisan Tesis ini.

Akhirnya ucapan terima kasih ini penulis tujukan pula kepada para pihak yang tidak mungkin penulis sebutkan satu persatu yang secara langsung maupun tidak langsung turut membantu terselesaikannya Tesis ini. Hanya kepada Yang Maha Kuasa penulis berharap semoga semua amal baik yang telah diberikan oleh mereka yang telah membantu dalam rangka penulisan Tesis ini mendapatkan balasan yang setimpal dan berlipat ganda. Amien ya rabbal alamien.

Semoga Tesis yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi penulis khususnya,  
lembaga kepolisian dan khasanah ilmu pengetahuan pada umumnya.

Penulis,

**KRISTANTO YOGA DARMAWAN**



**PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI  
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

---

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : KRISTANTO YOGA DARMAWAN  
NPM. : 0806447375  
Program Studi : Kajian Ilmu Kepolisian  
Fakultas : Pascasarjana  
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Nonesklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul: **PERAN SATLANTAS POLRES METRO TANGERANG KABUPATEN DALAM PENERTIBAN KENDARAAN OMPRENGAN DI WILAYAH TANGERANG KABUPATEN (Studi Kasus Trayek Balaraja-Tomang)**

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Nonesklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir saya tanpa meminta izin dari saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Jakarta

Pada Tanggal : 14 Juni 2010

Yang menyatakan,



( KRISTANTO YOGA DARMAWAN )

## ABSTRAK

a : KRISTANTO YOGA DARMAWAN  
Program Studi : KAJIAN ILMU KEPOLISIAN  
J u d u l : PERAN SATLANTAS POLRES METRO  
TANGERANG KABUPATEN DALAM PENERTIBAN  
KENDARAAN OMPRENGAN DI WILAYAH  
KABUPATEN TANGERANG (Studi Kasus Trayek  
Balaraja-Tomang)

Tesis ini tentang membahas tentang Peran Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam penertiban kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang (Studi kasus Trayek Balaraja-Tomang). Perhatian utama dalam penulisan tesis ini adalah bahwa kegiatan penertiban yang dilakukan Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten terhadap kendaraan omprengan trayek Balaraja-Tomang dibagi menjadi dua bagian yaitu: (1) penegakan hukum secara preventif; dan (2) penegakkan hukum secara represif. Pendekatan yang digunakan adalah metode kualitatif dengan metode etnografi. Pengumpulan data dilakukan melalui pengamatan, pengamatan terlibat dan wawancara berstruktur dan tidak berstruktur. Hasil penelitian menunjukkan: 1) kegiatan kendaraan omprengan di wilayah Tangerang khususnya trayek Balaraja-Tomang dimulai sekitar tahun 1999. 2) Bentuk-bentuk hubungan/interaksi sosial yang terjadi antara pengemudi dengan pengemudi angkutan lainnya di jalur Balaraja-Tomang meliputi: (1) hubungan kerjasama (*cooperation*), (2) persaingan (*competition*), dan (3) perselisihan (*conflict*). 3) Terdapat beberapa faktor yang dijadikan pertimbangan oleh Polantas Metro Tangerang dalam menertibkan kendaraan omprengan, yaitu faktor pertimbangan melakukan penindakan dengan tilang dan faktor pertimbangan tidak melakukan penertiban. Faktor pertimbangan melakukan penindakan dengan tilang yaitu (1) atensi pimpinan, (2) operasi khusus, dan (3) individu petugas. Sedangkan faktor pertimbangan tidak ditertibkan kendaraan omprengan tersebut yaitu: (1) kepentingan penumpang, (2) kebijakan pimpinan, (3) individu petugas Polantas dan (4) tidak adanya protes dari kendaraan umum resmi lainnya. Implikasi kajian dari tesis ini adalah: 1) Satlantas Polres Metro Tangerang harus banyak melibatkan instansi lain selain Dinas Perhubungan dan Organda agar pemecahan masalah mengenai kendaraan omprengan di wilayah Tangerang dapat dilakukan secara terintegrasi antar instansi tersebut; 2) perlu adanya pemikiran dari Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam memperbanyak jumlah petugas yang ditempatkan pada titik-titik rawan kemacetan lalu lintas seiring dengan makin banyaknya kendaraan omprengan terutama trayek Balaraja-Tomang; 3) perlunya menghidupkan kembali keberadaan Bakorlantas yang dibentuk oleh Polri, Dinas Perhubungan dan Organda, sebagai badan yang menangani masalah kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang.

D. Kepustakaan : 23 Buku + 10 Peraturan Perundang-undangan

## ABSTRACT

Name : KRISTANTO YOGA DARMAWAN  
Study Program : POLICE SCIENCE STUDY  
Title : SATLANTAS POLRES'S ROLE REGENCY  
TANGERANG METRO IN PROCEDURE  
HACKNEY VEHICLE AT TERRITORIAL  
REGENCY TANGERANG (Study is Balaraja-  
Tomang's Route Case)

This thesis about works through about Role Satlantas Polres Regency Tangerang Metro in order hackney vehicle at territorial Regency Tangerang (Balaraja Tomang's Route case study). Main attention in inscriptive this thesis is that order activity that done by Satlantas Polres Regency Tangerang Metro to route hackney vehicle Balaraja Tomang is divided as two a part which is: (1) Alae jurisdictional regulation preventif; and (2) Alae jurisdictional regulation repressive. Approaching that is utilized is kualitatif's method by methodics ethnography. Data collecting is done through watch, engaged watch and interview gets structure and not get structure. Observational result as follows: 1) Hackney vehicle activity at territorial Tangerang in particular route Balaraja Tomang is begun about year 1999. 2) Subjective forms/happening social interaction among driver with another transportation driver at Balaraja Tomang's band covers: (1) Cooperative relationship (*Cooperation*), (2) Emulation (*Competition*) and (3) Dispute (*conflict*). 3) There are some factor which made by judgment by Polantas Tangerang Metro in disciplinize hackney vehicle, which is judgment factor does discipline by tickets and factor judgment not do order. Judgment factor do order by tickets which is: (1) Atensi is lead, (2) Special Operations, and (3) Officer Individuals. Meanwhile judgment factor be not been disciplinized that hackney vehicle which is: 1) Passenger behalf, 2) Lead policy, 3) Polantas's officer individual and 4) Don't mark sense to protest from another official common vehicle. Study implication of this thesis is: 1) Satlantas Pokes is Tangerang Metro shall there are many involve institution any other besides on duty communication and Organda that trouble-shooting hits hackney vehicle at territorial Tangerang gets to be done by integrated ala among that institution; 2) Need to mark sense thinking from Polres Regency Tangerang Metro in increases total resident officer on the dot traffic jam gristle along with becoming a lot of hackney vehicle especially route Balaraja Tomang; 3) It need to reanimate formed Bakorlantas existence by Police, On duty communication and Organda, as body that handle hackney vehicle problem at territorial Regency Tangerang.

D. Bibliography : 23 Books + 10 Legislation regulations



## DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL .....	i
PERNYATAAN ORISINALITAS .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI .....	vii
ABSTRAK .....	viii
DAFTAR ISI .....	x
DAFTAR TABEL & GAMBAR .....	xiv
DAFTAR FOTO .....	xv
<b>BAB I PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Hipotesa .....	14
1.3 Masalah Penelitian .....	15
1.4 Tujuan Penulisan .....	16
1.5 Kerangka Teori .....	17
1.6 Metodologi Penelitian .....	21
1.7 Kajian Kepustakaan .....	23
a. Fungsi dan Peran Polri .....	23
b. Penegakkan Hukum .....	25
c. Kendaraan Omprengan .....	28
d. Diskresi Kepolisian .....	30

e.	Birokrasi .....	32
f.	Hubungan Patron Klien .....	35
1.8	Sistematika Penulisan .....	39
<b>BAB II</b>	<b>GAMBARAN UMUM SATUAN LALU LINTAS POLRES</b>	
	<b>METRO TANGERANG KABUPATEN</b> .....	43
2.1	Kedudukan dan Satuan Tugas Satuan Lalu Lintas Polres	
	Metro Tangerang .....	43
2.2	Pelaksanaan Penegakkan Hukum .....	45
a.	Pelaksanaan Penegakkan Hukum secara Preventif .....	46
b.	Pelaksanaan Penegakkan Hukum secara Represif .....	47
2.3	Jumlah Personil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten .	49
<b>BAB III</b>	<b>KEGIATAN KENDARAAN OMPRENGAN DI WILAYAH</b>	
	<b>KABUPATEN TANGERANG</b> .....	52
3.1	Asal Mula Kendaraan Omprengan .....	52
3.2	Pendapatan Pengemudi Kendaraan Omprengan .....	56
3.3	Kegiatan Sehari-hari Pengemudi Omprengan .....	58
a.	Hubungan Sosial antara Pengemudi atau dengan	
	Pengemudi Angkutan Umum Lainnya .....	59
b.	Hubungan Sosial antara Pengemudi dengan Petugas	
	Ngetem .....	63
c.	Hubungan Sosial Pengemudi dengan Penumpang .....	64
d.	Hubungan Sosial Pengemudi dengan Petugas Polantas ..	65
3.4	Pola-pola Kehidupan Sosial Pengemudi Omprengan .....	66

3.5	Pedoman-pedoman yang digunakan .....	67
3.6	Keuntungan dan Kerugian Keberadaan Kendaraan Omprengan .....	68
<b>BAB IV PERAN SATLANTAS POLRES METRO TANGERANG DALAM PENERTIBAN KENDARAAN OMPRENGAN .....</b>		
4.1	Penegakkan Hukum dengan Bukti Pelanggaran (Tilang) ....	73
4.2	Pertimbangan Polantas Melakukan Penindakan dengan Tilang Terhadap Omprengan .....	75
a.	Kebijakan Pimpinan .....	75
b.	Operasi Khusus .....	76
c.	Individu Petugas Polantas .....	77
4.3	Pertimbangan Polantas Untuk Tidak Melakukan Penindakan dengan Tilang .....	78
a.	Kendaraan Omprengan masih dibutuhkan masyarakat ..	78
b.	Kebijakan Pimpinan .....	79
c.	Individu Polantas Polantas .....	81
d.	Tidak Adanya Protes dari Pengemudi Angkutan Resmi Lainnya .....	82
4.4	Penyimpangan Petugas Polantas .....	83
4.5	Pembentukan Badan Koordinasi Lalu Lintas (Bakorlantas) ...	85
<b>BAB V PENUTUP .....</b>		
5.1	Kesimpulan .....	91
5.2	Rekomendasi .....	94

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR FOTO-FOTO KEGIATAN PENELITIAN

LAMPIRAN-LAMPIRAN



## DAFTAR TABEL & GAMBAR

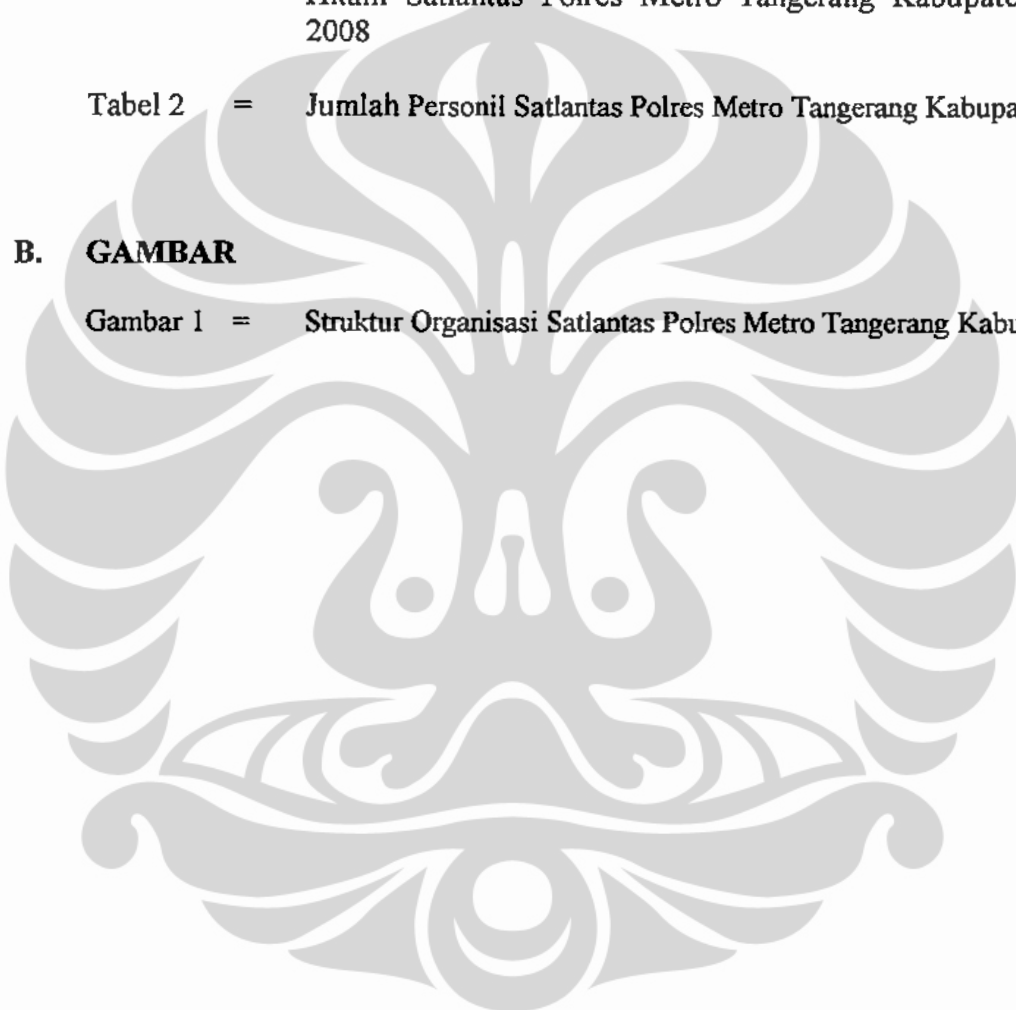
### A. TABEL

Tabel 1 = Data Penindakan dan Pelanggaran Mobil Omprengan Plat Hitam Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten Tahun 2008

Tabel 2 = Jumlah Personil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten

### B. GAMBAR

Gambar 1 = Struktur Organisasi Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten



## **DAFTAR FOTO KEGIATAN PENELITIAN**

- Foto 1 = Gedung Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten
- Foto 2 = Penulis sedang mewawancarai Wakil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten
- Foto 3 = Tempat “ngetem” kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang
- Foto 4 = Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten beserta Organda Kab. Tangerang melakukan apel sebelum melakukan penertiban kendaraan omprengan
- Foto 5 = Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sedang melakukan penindakan Tilang terhadap kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang
- Foto 6 = Sebagian kendaraan omprengan plat hitam jalur Balaraja-Tomang yang berhasil disita oleh petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten
- Foto 7 = Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang sedang mengumpulkan para pemilik kendaraan omprengan untuk dilakukan sosialisasi
- Foto 8 = Pemilik kendaraan omprengan sedang melakukan proses kuningisasi dengan Bakorlantas
- Foto 9 = Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sedang menempelkan sticker program Kuningisasi omprengan Bakorlantas
- Foto 10 = Salah satu pemilik kendaraan omprengan yang telah melakukan program Kuningisasi
- Foto 11 = Tempat para pengemudi kendaraan omprengan berkumpul menunggu Penumpang, di Balaraja
- Foto 12 = Kegiatan para pengemudi kendaraan omprengan ketika menunggu Penumpang di Balaraja

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Transportasi, merupakan salah satu komponen utama dalam sistem hidup dan kehidupan, sistem pemerintahan, dan sistem kemasyarakatan. Kondisi sosial demografis wilayah yang juga memiliki pengaruh terhadap kinerja transportasi di wilayah tersebut. Tingkat kepadatan penduduk akan memiliki pengaruh signifikan terhadap kemampuan transportasi dalam melayani kebutuhan masyarakat. Transportasi juga merupakan sarana yang sangat penting dalam menunjang keberhasilan pembangunan terutama dalam mendukung kegiatan perekonomian masyarakat dan perkembangan wilayah baik itu daerah pedesaan maupun daerah yang lainnya. Sistem transportasi yang ada dimaksudkan untuk meningkatkan pelayanan mobilitas penduduk dan sumberdaya lainnya yang dapat mendukung terjadinya pertumbuhan ekonomi di daerah ini menyebabkan pengurangan konsentrasi tenaga kerja yang mempunyai keahlian dan ketrampilan pada wilayah tertentu, selain transportasi juga untuk membuka peluang kegiatan perdagangan antar wilayah dan mengurangi perbedaan antar wilayah sehingga mendorong terjadinya pembangunan antar wilayah.

Peranan transportasi pada masa sekarang ini adalah sangat penting terutama bagi daerah baik itu pedesaan atau daerah semi urban atau urban di daerah perkotaan, karena menyediakan akses bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan barang dan jasa sehari-hari, serta meningkatkan kehidupan sosial ekonomi. Akses terhadap informasi, pasar, jasa masyarakat dan lokasi tertentu, serta peluang-peluang baru kesemuanya merupakan kebutuhan yang penting dalam proses pembangunan.

Dengan dibangunnya sarana transportasi, kegiatan ekonomi masyarakat, pemberdayaan masyarakat, khususnya dalam pembangunan pada kawasan yang mempunyai potensi ekonomi tinggi akan lebih mudah dikembangkan. Kegiatan ekonomi masyarakat ini akan berkembang apabila mempunyai prasarana dan sarana transportasi yang baik untuk aksesibilitas. Aksesibilitas ini dapat memacu proses interaksi antar wilayah sampai ke daerah yang paling terpencil sehingga terciptanya pemerataan pembangunan.

Salah satu contoh dari betapa pentingnya peran transportasi bagi pengembangan suatu wilayah perkotaan adalah yang terjadi di wilayah Kabupaten Tangerang. Wilayah Kabupaten Tangerang merupakan salah satu wilayah yang strategis karena merupakan pintu gerbang masuk dan keluar kota Jakarta. Sebagai daerah penyangga ibu kota yang berbatasan langsung dengan Kota Jakarta, Kabupaten Tangerang telah mengalami perkembangan yang cukup pesat di segala aspek kehidupan, hal ini ditandai dengan dibukanya beberapa kawasan perindustrian dan berkembangnya pusat-pusat kegiatan industri dan perdagangan lainnya yang kesemuanya menjadikan Kabupaten Tangerang sebagai salah satu daerah industri dan perdagangan yang cukup



dikenal di Indonesia. Keadaan tersebut menjadikan fungsi transportasi di Kabupaten Tangerang menjadi besar sekali peranannya.

Menyadari peranan transportasi begitu penting, maka lalu lintas dan angkutan jalan yang ada di Kabupaten Tangerang pada saat ini harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat, hal ini disebabkan karena sarana jasa angkutan tersebut pada umumnya dimanfaatkan oleh sebagian orang untuk menyediakan sarana angkutan umum.

Pasal 1 angka (3) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa: angkutan adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan. Sedangkan dalam pasal 1 angka (10) undang-undang tersebut, menyebutkan: kendaraan bermotor umum adalah setiap kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sehingga angkutan umum adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ketempat lain dengan menggunakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran.

Dengan keterbatasan sarana angkutan umum yang mendapatkan izin dari pemerintah, maka mendorong sebagian orang untuk menyediakan sarana angkutan umum tersebut. Hal ini dimungkinkan karena permintaan kebutuhan terhadap angkutan umum yang dibutuhkan oleh masyarakat semakin hari semakin bertambah.

Sementara sarana angkutan umum yang ada justru semakin berkurang. Berkurangnya sarana angkutan umum yang ada adalah dikarenakan terdapatnya beberapa angkutan umum yang rusak sementara penggantinya belum ada. Di dalam menyediakan sarana angkutan umum yang disediakan oleh sebagian orang itu, karena izinnnya tidak ada, maka angkutan tersebut tidak dilengkapi dengan sarana atau syarat-syarat yang telah ditentukan sebagai suatu kendaraan umum. Adapun sarana angkutan umum yang tidak memenuhi syarat tersebut, saat ini kita mengenalnya dengan istilah omprengan.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, omprengan adalah: (1) mencari penghasilan tambahan dengan menambangkan mobil (bus), (2) menumpang kendaraan yang diomprengkan, (3) kendaraan yang ditambangkan untuk mencari penghasilan tambahan.<sup>1</sup>

Keadaan lalu lintas yang menghubungkan Kabupaten Tangerang-Jakarta yang begitu padatnya dapat dilihat pada keadaan sehari-hari pada jalan-jalan yang selalu ramai dan padat dengan kendaraan-kendaraan bermotor di ruas-ruas jalan yang menghubungkan kedua kota tersebut. Jalan-jalan yang menghubungkan kedua kota itu, antara lain melalui jalan Tol maupun jalan-jalan arteri. Saat ini Pemerintah telah menyediakan sarana angkutan umum yang telah memperoleh izin atau memenuhi persyaratan angkutan umum yang melayani trayek di wilayah Kabupaten Tangerang. Namun karena jumlah armada kendaraan umum yang tersedia pada saat ini dinilai kurang oleh sebagian masyarakat, maka keadaan ini kemudian dimanfaatkan oleh

---

<sup>1</sup>Kamus Besar Bahasa Indonesia, Edisi Ketiga, Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, hal. 798.

sebagian orang para pemilik kendaraan pribadi yang secara berkelompok membentuk model transportasi baru yang dinamakan omprengan. Kendaraan omprengan ini dimanfaatkan untuk mengangkut para pegawai yang akan berangkat kerja terutama ke daerah tujuan Jakarta. Dalam perkembangannya, kendaraan omprengan yang dimaksud disini bukanlah merupakan pekerjaan sampingan, akan tetapi sudah merupakan sebagai mata pencaharian yang tetap.

Dengan adanya kendaraan jenis omprengan yang jelas-jelas telah melanggar peraturan perundang-undangan lalu lintas tersebut, merupakan tugas dari Kepolisian Negara Republik Indonesia (Polri), khususnya Polisi Lalu lintas (Polantas) untuk melakukan tugas penegakan hukum. Hal ini sesuai dengan yang diamanatkan dalam Undang-undang No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara RI, yaitu mempunyai tugas sebagai pelindung, pengayom dan pelayan masyarakat. Polri dalam hal ini Polisi Lalu Lintas (Polantas) dalam rangka pelaksanaan penegakan hukumnya dapat dilakukan secara preventif maupun represif.<sup>2</sup> Penegakan hukum secara preventif yaitu dengan melakukan Penjagaan/pengawasan, pengaturan, pengawalan dan patroli. Sedangkan secara represif yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggaran peraturan-peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan dan melakukan penyidikan terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penegakan hukum terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan lalu lintas dilakukan dengan menggunakan Tilang atau Bukti pelanggaran.

---

<sup>2</sup>Muhammad Ikhsan, *Lalu Lintas dan Permasalahannya*, Materi Kuliah Umum Dirlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta di MSTT Pasca Sarjana UGM, Yogyakarta, 10 Juli 2009.

Penertiban kendaraan omprengan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Tangerang pada dasarnya bukan hanya merupakan tugas dan kewenangan dari Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten semata, karena terdapat institusi lain yang secara langsung ikut berwenang dan bertanggung jawab terhadap maraknya kendaraan omprengan di wilayah ini. Institusi tersebut adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang yang mempunyai kewenangan dibidang pengaturan kendaraan umum di Kabupaten Tangerang dan DPC Organda Kabupaten Tangerang sebagai mitra dari Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang yang mempunyai kewenangan di bidang trayek angkutan umum. Adapun kewenangan yang dimiliki oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam hal ini mencakup 3 (tiga) fungsi, yaitu (1) penegakkan hukum; (2) pengaturan, penjagaan dan patroli; dan (3) pembinaan dan penyuluhan.

Dalam rangka penertiban kendaraan omprengan ini, berbagai upaya telah dilakukan oleh ketiga institusi tersebut, salah satunya adalah dengan membentuk Badan Koordinasi Lalu Lintas (Bakorlantas) yang ditandatangani oleh Bupati Kabupaten Tangerang pada tanggal 31 Agustus 2005. Tujuan dibentuknya Bakorlantas ini adalah dalam rangka penataan dan penertiban dibidang lalu lintas khususnya menyangkut program *kuningisasi* kendaraan omprengan atau program perubahan plat kendaraan omprengan yang tadinya berplat hitam menjadi plat kuning sebagai plat resmi kendaraan umum di wilayah Kabupaten Tangerang.

Walaupun pembentukan Bakorlantas tersebut sudah dibentuk sejak tahun 2005, akan tetapi eksistensinya dirasakan kurang efektif, hal ini didasarkan pada kenyataan bahwa sampai sekarang kendaraan jenis omprengan yang terdapat di wilayah

Kabupaten Tangerang jumlahnya terus bertambah. Seperti yang terjadi di salah satu trayek kendaraan omprengan rute Balaraja-Tomang. Namun pada kenyataannya para petugas Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sebagai institusi yang bertanggung jawab dibidang penegakan hukum tidak melakukan penindakan apa-apa baik dengan bentuk Tilang ataupun menertibkan dan merazia kendaraan omprengan tersebut untuk tidak beroperasi kembali. Padahal seperti yang kita ketahui bersama bahwa keberadaan kendaraan omprengan tersebut sudah jelas telah melanggar ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas.

Berbagai alasan yang muncul dari kondisi tersebut, diantaranya adalah karena adanya suatu kebijakan dari Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dengan berbagai pertimbangan demi kepentingan umum yaitu karena terbatasnya angkutan umum yang melayani trayek Balaraja-Tomang, dan masyarakat itu sendiri yang sangat membutuhkan kendaraan omprengan tersebut. Alasan lainnya adalah karena faktor pemilik kendaraan omprengan tersebut biasanya dimiliki oleh rekannya sesama anggota Polri atau dari unsur TNI, sehingga Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sungkan bahkan enggan dalam menindaknya, sedangkan alasan yang lain adalah anggota Polantas tersebut mendapatkan keuntungan tersendiri, sehingga mereka tidak melakukan penindakan. Jika yang terjadi adalah alasan yang terakhir, maka berarti terjadi suatu penyimpangan yang dilakukan oleh anggota Polantas yaitu dengan memperoleh keuntungan dari keberadaan kendaraan omprengan tersebut.

Polisi, dalam melakukan kebijakan untuk tidak melakukan penegakan hukum didasari pada wewenang yang diberikan sesuai dengan pasal 18 ayat (1) dan ayat (2) UU No. 2 tahun 2002 tentang Polri yaitu untuk kepentingan umum, pejabat

Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri (Diskresi). Di dalam bertindak menurut penilaiannya sendiri adalah suatu tindakan yang dapat dilakukan oleh pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia yang dalam bertindak harus mempertimbangkan manfaat serta resiko dari tindakannya dan betul-betul untuk kepentingan umum.

Demikian juga kemungkinan adanya suatu penyimpangan yaitu penyimpangan mengacu pada definisi umum tentang perilaku menyimpang sebagaimana yang dikemukakan oleh Cohen adalah tingkah laku yang melanggar, bertentangan, atau menyimpang dari aturan-aturan normatif, dari pengertian-pengertian normatif maupun harapan-harapan lingkungan sosial yang bersangkutan (Sadli, 1970: 20). Dari definisi tersebut maka penyimpangan yang terjadi didalam penegakan hukum lalu lintas kepada pelakunya dapat dikategorikan sebagai perilaku menyimpang yang salah satu indikasinya adalah adanya aturan-aturan normatif yang dilanggar.

Penyimpangan diskresi dalam pelaksanaan tugas operasional bisa berupa penyimpangan diskresi aktif dan diskresi pasif. Penyimpangan diskresi aktif adalah keputusan untuk mengambil tindakan kepolisian yang seharusnya tidak dilakukan namun dilakukan oleh petugas kepolisian dengan harapan atau tujuan untuk mendapatkan imbalan yang dapat dilakukan secara langsung atau tidak langsung dan hal tersebut merupakan pemerasan. Sedangkan penyimpangan diskresi pasif adalah keputusan untuk tidak mengambil tindakan yang seharusnya petugas kepolisian mengambil tindakan. Hal tersebut dilakukan karena sudah mendapatkan imbalan atau akan mendapat janji dsb dan hal tersebut adalah penyuapan.

Tindakan diskresi dapat dianggap sebagai tindak korupsi apabila mendapatkan atau dijanjikan akan mendapat hadiah ataupun keuntungan yang berupa uang atau pun barang yang berkaitan dengan tugas, jabatan ataupun kewengannya. Menurut Baker dalam saduran Kunarto (1999: 75) diskresi menjadi korupsi karena adanya (1) Struktur kesempatan dan teknik-teknik pelanggaran peraturan yang menyertainya, (2) Sosialisasi melalui pengalaman pekerjaan, (3) Dorongan dari kelompok sejawat, berupa dukungan kelompok terhadap pelanggaran peraturan tertentu.

Korupsi polisi dapat diartikan sebagai mis conduct dan merupakan police deviant. Punch mengatakan :

"Police corruption takes place when an officer receives or is promised significant advantage or reward (1) For doing something that he or she under duty to do anyway, (2) for doing something that he or she is under duty not to do, (3) for exercising a legitimate discretion for improper reasons or ( 4 ) for employing illegal means to achieve approved goals." (Bailey ; 1995: 545).

Di samping itu Punch mengelompokkan korupsi polisi dalam kutipan Nitibaskara (2000) sebagai berikut :

- (1) *Straight foward corruption* (sesuatu dilaksanakan atau tidak dilaksanakan tergantung pada yang hendak diterima/diperoleh).
- (2) *Combative (strategic) corruption* (memanfaatkan wacana-wacana hukum secara tersamar & secara organisatoris atau secara sosial dapat diterima sebagai suatu hal yang boleh terjadi).
- (3) *Predatory (strategic) cor* (menangkap pelaku untuk di peras atau menggorganisir perbuatan tercela lainnya seperti penyuapan).

- (4) *Cor as prevention justice* (untuk mencapai tujuan dan pelaksanaan tugas yang diembannya) sebagai contoh: bohong dibawah sumpah, mengancam saksi, memasang alat bukti pada tersangka.

Kebijakan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam melakukan penegakan hukum dengan menggunakan Tilang terhadap kendaraan omprengan tersebut, dapat terjadi karena adanya suatu hubungan sosial antara petugas Polantas dengan pengemudi omprengan, antara Petugas Polantas dengan Pemilik kendaraan atau antar petugas Polantas sendiri. Disamping itu khususnya hubungan sosial antara petugas Polantas dengan pengemudi kendaraan omprengan sangat dipengaruhi oleh adanya hubungan sosial antara pengemudi omprengan itu sendiri, dimana hubungan-hubungan sosial diantara para pengemudi omprengan itu merupakan suatu kerjasama yang disepakati dan telah menjadi suatu keteraturan sosial untuk berhubungan dengan para petugas Polantas.

Hubungan sosial antara pengemudi omprengan dapat menimbulkan suatu persaingan dengan angkutan umum yang resmi atau angkutan umum yang memenuhi persyaratan yang telah ditentukan sebagai angkutan umum. Timbulnya persaingan tersebut merupakan salah satu bentuk dari adanya suatu interaksi sosial yang terjadi yaitu hubungan antara individu dengan individu maupun individu dengan kelompok dimana interaksi sosial tersebut dapat dikelompokkan sebagai satu kesatuan sosial atau kelompok sosial. Menurut Soekanto, bentuk-bentuk interaksi sosial tersebut dapat berupa kerjasama (*cooperation*), persaingan (*competition*), dan bahkan juga dapat berbentuk pertentangan atau pertikaian (*conflict*). Interaksi sosial yang terjadi antara pengemudi kendaraan omprengan dengan pengemudi kendaraan omprengan



atau dengan pengemudi angkutan umum yang resmi maupun dengan petugas dan penumpang.<sup>3</sup>

Pernyataan Soekanto tersebut sesuai dengan apa yang dikemukakan oleh Gillin dan Gillin yang menyatakan bahwa interaksi sosial merupakan hubungan-hubungan sosial yang dinamis yang menyangkut hubungan antara orang per-orang, antara orang per-orang dengan kelompok manusia maupun kelompok manusia dengan kelompok manusia (Gillin and Gillin, 1954: 489). Adanya persaingan tersebut menimbulkan suatu masalah-masalah sosial yang harus dihadapi oleh masyarakat.<sup>4</sup> Masalah-masalah sosial adalah segala sesuatu yang menyangkut kepentingan umum, ini pengertian pertama yang dilakukan oleh umum atau warga masyarakat yang bersangkutan. Sedangkan yang kedua adalah pengertian yang dikemukakan oleh para ahli, yang pada dasarnya mengemukakan bahwa masalah sosial adalah kondisi atau perkembangan yang terwujud dalam masyarakat berdasarkan atas studi mereka mempunyai sifat-sifat yang dapat menimbulkan kekacauan terhadap kehidupan warga masyarakat ataupun terhadap masyarakat tersebut secara keseluruhan (Suparlan, 1985, 63).

Persaingan yang menimbulkan masalah-masalah sosial dalam kehidupan para pengemudi kendaraan omprangan tersebut disebabkan adanya hubungan-hubungan

---

<sup>3</sup>Soekanto, Soejono, *Polisi dan Lalu Lintas (Analisa Menurut Sosiologi Hukum)*, Bandung: CV. Mandar Maju, 1990, hal. 76.

<sup>4</sup>Masyarakat adalah sekumpulan manusia yang secara relatif mandiri, yang hidup bersama-sama cukup lama yang mendiami suatu wilayah tertentu, memiliki kebudayaan yang sama dan melakukan sebagian besar kegiatannya dalam kelompok tersebut. Horton, P.B. and Hunt, C.L. *Sosiologi*, Jilid I, Jakarta: Erlangga, 1991, hal. 59.

sosial diantara mereka. Corak-corak atau bentuk-bentuk dari akibat hubungan-hubungan sosial yang dapat berjalan terus menerus, terlaksana sebagaimana yang diharapkan dan dapat diterima oleh warganya adalah merupakan suatu keteraturan sosial bagi masyarakatnya.

Sebagai suatu komunitas pengemudi angkutan umum yang menggunakan nomor kendaraan bermotor atau plat nomor kendaraan berwarna hitam atau omprengan yang beroperasi di wilayah Kabupaten Tangerang, memiliki norma-norma sendiri yang digunakan sebagai pedoman hidupnya sehari-hari. Pedoman itu digunakan dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya yang menjadi satu dengan pengemudi angkutan umum yang menggunakan tanda nomor kendaraan berwarna kuning antara lain bus kota, bus antar kota antar propinsi, angkutan kota dan angkutan umum lainnya. Kekhasan tersebut yang menyebabkan ciri-ciri pedoman kehidupan khususnya dalam pemenuhan kebutuhan hidupnya sebagai pengemudi angkutan umum atau omprengan akan menampilkan kekhasan pula.

Pola-pola kegiatan pemenuhan kebutuhan hidup pengemudi tersebut sangat tergantung pada kehidupannya. Disadari bahwa dalam hubungan-hubungan sosial yang terjadi antara para pengemudi kendaraan omprengan dalam memenuhi kebutuhan hidupnya itu melahirkan persaingan. Persaingan ini ditandai oleh adanya ketegangan sosial sebagai akibat dari benturan sistim nilai budaya yang merupakan konsepsi-konsepsi yang hidup dalam alam pikiran sebageian besar pengemudi kendaraan omprengan yang memberikan arah dan pedoman bagi pengemudi kendaraan omprengan untuk memiliki prevensi dalam bersikap dan bertindak yang dibawa oleh pengemudi yang mempunyai aliran budaya yang berlainan.

Cara-cara dalam mengatasi ketidak-teraturan sosial tersebut dapat diterima oleh sebagian para pengemudi kendaraan omprengan, maka cara-cara tersebut akan dijadikan pedoman bagi anggotanya dalam menghadapi masalah-masalah yang dianggap sebagai suatu ketidakteraturan sosial menjadi suatu keteraturan sosial. Hal ini berarti keteraturan sosial itu dimungkinkan karena adanya kebudayaan yang dimiliki secara bersama oleh anggota pengemudi kendaraan omprengan tersebut, karena kebudayaan merupakan suatu keseluruhan pengetahuan manusia sebagai makhluk sosial yang digunakannya untuk memahami dan menginterpretasikan lingkungan dan pengalamannya serta menjadi landasan bagi mewujudkan tingkah lakunya (Suparlan, 1985: 65).

Disamping adanya suatu keteraturan sosial pengemudi angkutan umum yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor berwarna hitam atau omprengan yang tidak memenuhi persyaratan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai kendaraan umum, mereka juga dapat berdampingan dengan pengemudi kendaraan umum yang menggunakan kendaraan bermotor berwarna kuning atau yang memenuhi persyaratan kendaraan bermotor yang digunakan sebagai angkutan umum. Hal ini menunjukkan bahwa dilingkungan tersebut terdapat keteraturan sosial yang diyakini, dipedomani dan dijunjung tinggi. Keteraturan sosial pada masyarakat bersangkutan dapat tercermin dalam sistim kemasyarakatan, hubungan-hubungan dan kebiasaan-kebiasaan yang dapat berlangsung secara lancar. Keteraturan sosial ini adalah yang akan dicari oleh warganya guna tercapainya sasaran hidup, dalam hal ini untuk dapat hidup lebih baik.

Keteraturan sosial ini dapat berjalan dengan baik, karena masing-masing anggotanya mematuhi. Hal ini tentunya tidak terlepas daripada usaha untuk mempertahankan dirinya untuk memenuhi kebutuhan hidupnya. Dimana mereka menyadari bahwa apa yang mereka lakukan adalah merupakan pelanggaran peraturan perundang-undangan lalu lintas. Sehingga mereka perlu untuk mematuhi agar mereka dapat berhubungan dengan petugas Polantas dan mereka dapat tetap meneruskan pekerjaannya dalam memenuhi kebutuhan hidupnya.

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka penelitian tentang peran dari Satlantas Polres Metro Kabupaten Tangerang dalam Penertiban Kendaraan Omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang menarik untuk diteliti karena sampai saat ini keberadaan dari kendaraan omprengan ini tetap berlangsung.

Sedangkan yang menjadi pertanyaan dari penelitian ini adalah: "Bagaimana peran dari Satlantas Polres Metro Kabupaten Tangerang dalam rangka menertibkan kendaraan omprengan yang menggunakan plat hitam khususnya trayek Balaraja-Tomang?"

## **1.2 Hipotesa**

"Kegiatan operasional kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang khususnya trayek Balaraja-Tomang sampai saat ini masih tetap berlangsung, padahal keberadaan dari kendaraan omprengan tersebut adalah menyalahi aturan dan bertentangan dengan undang-undang khususnya UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35/2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum."

### 1.3 Masalah Penelitian

Masalah penelitian ini adalah: “Bagaimana peran dari Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam rangka menertibkan kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang khususnya trayek Balaraja-Tomang?”.

Sedangkan yang menjadi fokus permasalahan dalam penelitian ini adalah Pertimbangan dalam memberikan suatu kebijakan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam melakukan penindakan terhadap pelanggar lalu lintas dengan menggunakan Tilang terhadap angkutan umum yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor atau plat nomor berwarna hitam di wilayah Kabupaten Tangerang.

Adapun Ruang lingkup masalah dalam penelitian ini adalah:

- Kebutuhan angkutan umum di wilayah Kabupaten Tangerang semakin hari semakin mendesak seiring dengan perkembangan jumlah penduduk dan perkembangan wilayah Kabupaten Tangerang;
- Populasi kendaraan omprengan dan pemilik kendaraan omprengan yang semakin bertambah;
- Pembentukan Bakorlantas di wilayah Kabupaten Tangerang sebagai upaya pemerintah kabupaten Tangerang dalam rangka menertibkan permasalahan lalu lintas;
- Keteraturan sosial dan interaksi sosial yang terjadi pada pengemudi kendaraan omprengan dalam pemenuhan kehidupannya terutama pengemudi trayek Balajara-Tomang;

- Hubungan sosial yang terjadi antara petugas Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dengan pengemudi kendaraan omprengan dan pelaksanaan penindakan dengan menggunakan Tilang yang dilakukan oleh Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten terhadap angkutan umum yang menggunakan plat hitam atau kendaraan omprengan.
- Peran Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam penertiban kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang;

#### **1.4 Tujuan Penulisan**

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami serta memberikan gambaran mengenai pertimbangan dalam memberikan suatu kebijakan dalam penegakan hukum yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten terhadap angkutan umum dengan menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor atau plat nomor berwarna hitam atau omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang. Dengan demikian akan diketahui dan dipahami serta diperoleh gambaran tentang pertimbangan-pertimbangan apa saja yang diberikan dalam rangka penertiban yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

Dengan adanya gambaran yang dihasilkan dari penelitian tersebut, diharapkan akan dapat memberikan sumbangsih dalam dunia Ilmu Kepolisian dalam rangka memecahkan masalah-masalah dalam pelaksanaan penegakan hukum di jalan khususnya terhadap pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh angkutan umum yang menggunakan tanda nomor kendaraan bermotor atau plat nomor berwarna hitam atau kendaraan omprengan.

## 1.5 Kerangka Teori

Ketidakteraturan sistem transportasi di wilayah Kabupaten Tangerang sudah cukup lama terjadi di wilayah itu. Berbagai macam model transportasi publik yang diadakan oleh pemerintah daerah setempat, pada kenyataannya tidak membuat ringan beban jalan yang ada di wilayah tersebut, karena justru kemacetan yang semakin bertambah dan masyarakat semakin menderita akibat kurangnya transportasi yang nyaman dan memadai.

Di tengah berbagai macam masalah transportasi tersebut, muncul inisiatif spontan dari sebagian anggota masyarakat. Mereka adalah pemilik kendaraan pribadi berkelompok yang membentuk model transportasi baru yang kini disebut dengan istilah Omprengan. Keberadaan kendaraan omprengan pada masa sekarang ini sangat dirindukan oleh sebagian warga masyarakat karena secara tidak langsung turut serta dalam membantu warga dalam masalah transportasi.

Pertanyaan yang kemudian muncul adalah bagaimanakah reaksi aparat dalam hal ini Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten terhadap fenomena ini? Polisi Lalu Lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam prakteknya telah beberapa kali melakukan '*sweeping*' dan razia terhadap keberadaan kendaraan ini. Namun pada akhirnya '*simbiosis mutualisme*' secara alami yang terbentuk, sehingga kendaraan tersebut hingga saat ini tetap bertahan bahkan jumlahnya semakin banyak. Dari kegiatan yang dilakukan oleh kendaraan jenis omprengan ini, tidak dipungkiri oknum aparat, calo, dan pengemudi saling mendapatkan keuntungan.

Dari adanya hubungan yang saling menguntungkan tersebut, maka akan terbentuk dan tercipta pola-pola interaksi sosial antara polisi dan pengemudi kendaraan omprengan. Dengan demikian maka interaksi sosial didalam penegakan hukum lalu lintas melibatkan banyak pihak, baik diantara sesama petugas polisi lalu lintas sendiri, antara petugas dengan pengemudi omprengan dan antara sesama pengemudi omprengan.

Pada proses selanjutnya pola-pola interaksi sosial tersebut menjadi hal-hal yang ideal atau yang harus dihindari, yang berarti mencakup pola-pola interaksi sosial baik yang dianggap positif maupun yang dianggap negatif. Yang dianggap positif adalah pola yang dianggap sesuai dengan nilai-nilai positif yang berlaku, sedangkan yang negatif merupakan hal-hal yang sebenarnya harus dihindari, akan tetapi didalam kenyataannya memang ada yang karena hal-hal tertentu terpaksa harus dijalani, walaupun bertentangan dengan hati nurani (Soekanto, 1987: 51). Ini menunjukkan bahwa dalam penegakan hukum lalu lintas memungkinkan anggota untuk menilik pada masalah yang dihadapinya, yakni menganut pola interaksi yang positif atau negatif.

Sebagai penjabaran dari pola-pola interaksi sosial yang positif adalah terjadinya kerjasama (*Cooperation*) antara pengemudi omprengan dalam melayani penumpang trayek Balaraja-Tomang, contohnya adalah apabila ada salah satu pengemudi omprengan yang mengalami musibah, maka satu sama lain mengumpulkan uang alakadarnya untuk disumbangkan kepada pengemudi omprengan yang terkena musibah tersebut. Contoh lain dari kerjasama (*Cooperation*) antara sesama pengemudi omprengan adalah pada saat mencari penumpang yaitu dalam bentuk



ngetem, dimana pengemudi yang ngetem harus mendaftar kepada petugas ngetem sesuai dengan urutannya.

Sedangkan penjabaran dari pola-pola interaksi sosial yang negatif adalah terjadinya perselisihan/pertikaian (*Conflict*) yang terjadi antara pengemudi omprengan dengan pengemudi kendaraan angkutan resmi pada trayek Balaraja-Tomang. Kejadian perselisihan/pertikaian (*conflict*) tersebut pernah terjadi pada bulan Juli 2008 dimana pada saat itu sejumlah kendaraan angkutan resmi dirusak oleh para pengemudi kendaraan omprengan. Adapun pemicu dari terjadinya perselisihan/pertikaian tersebut adalah para supir angkutan kendaraan umum resmi memprotes keberadaan para pengemudi omprengan.

Selain pola interaksi sosial yang positif dan interaksi sosial yang negatif, terdapat juga pola interaksi sosial yang mencakup kedua-duanya (interaksi sosial bersifat positif dan negatif) yaitu adanya persaingan (*Competition*). Sisi positif dari persaingan tersebut adalah keberadaan kendaraan omprengan dapat menjangkau wilayah yang tidak dilintasi oleh kendaraan umum resmi, sehingga masyarakat pengguna angkutan dapat terlayani. Sedangkan sisi negatifnya adalah apabila kendaraan omprengan tersebut melintasi trayek angkutan kendaraan umum resmi (terjadi *crossing*), maka hal itu akan menimbulkan potensi terjadinya konflik.

Walaupun demikian proses interaksi sosial dalam penegakan hukum lalu lintas tetap dilandasi pada aturan norma dan nilai-nilai yang dimiliki oleh masing-masing individu yang disebut dengan kebudayaan. Secara lengkap kebudayaan dapat didefinisikan sebagai keseluruhan pengetahuan yang dipunyai oleh manusia sebagai makhluk sosial, yang isinya adalah perangkat-perangkat, model-model pengetahuan

yang secara selektif dapat digunakan untuk memahami dan menginterpretasikan lingkungan yang dihadapi, dan untuk itu mendorong dan menciptakan tindakan-tindakan yang diperlukan (Suparlan, 1994: 137). Lebih lanjut disebutkan bahwa tindakan-tindakan tersebut dapat dilihat sebagai dorongan-dorongan untuk pemenuhan kebutuhan-kebutuhan hidup sebagai manusia maupun sebagai tanggapan-tanggapan atas stimuli atau rangsangan-rangsangan yang berasal dari lingkungannya (Suparlan, 1988: 102).

Dalam rangka penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas yang terjadi, Polisi Lalu Lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam melakukan tindakannya berdasarkan atas asas kewenangan kepolisian yang didasari oleh beberapa asas yaitu:

1. Asas Legalitas, yang menyatakan bahwa tindakan kepolisian harus didasarkan pada hukum, khusus terhadap undang-undang.
2. Asas Kewajiban, yaitu tindakan untuk melaksanakan tugas wajib dan perlu dilakukan/terutama tugas yang menyangkut pemeliharaan keamanan dan ketertiban.
3. Asas Partisipasi, yaitu dalam upaya mewujudkan keamanan dan ketertiban masyarakat diikutsertakan peran masyarakat
4. Asas Preventif, yaitu asas yang menonjolkan tugas-tugas kepolisian preventif yang pada dasarnya berdasarkan pada kewenangan umum dan kewajiban umum kepolisian.
5. Asas Subsidiaritas, yaitu asas yang memungkinkan Kepolisian Negara Republik Indonesia dapat mengambil tindakan yang perlu dalam hal instansi yang berwenang tidak ada atau belum mengambil tindakan (Kelana, 1997: 92-98).

Terkait dengan masalah ini, maka dalam melakukan penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas terhadap angkutan umum plat hitam atau omprengan, Polantas menggunakan asas Kewajiban. Asas ini sangat diperlukan oleh petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia di lapangan yang secara langsung menghadapi keadaan-keadaan yang memerlukan pengambilan keputusan secara cepat dalam rangka upaya-upaya pencegahan, penanggulangan dan pelayanan masyarakat. Asas ini memberikan keleluasaan kepada anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia menurut pendapat dan pertimbangan sendiri, untuk bertindak atau tidak mengambil tindakan, dan berdasarkan kewajiban umum kepolisian untuk menjamin ketertiban dan ketentraman masyarakat guna terwujudnya Kamtibmas (Keamanan dan Ketertiban Masyarakat) dengan memperhatikan syarat-syarat sebagai berikut:

- 1) Tindakan tersebut harus secara obyektif.
- 2) Tindakan tersebut harus lugas.
- 3) Tindakan tersebut harus sesuai atau bisa mencapai sasaran (tepat dan benar).
- 4) Seimbang antara tindakan dengan berat ringannya gangguan, tidak berlebihan (Kelana, 1997: 94).

## **1.6 Metodologi Penelitian**

Didalam Penelitian ini, penulis akan menggunakan metodologi penelitian kualitatif dengan metode etnografi<sup>5</sup> yaitu suatu metode dengan cara melibatkan diri

diantara mereka yang diteliti dalam jangka waktu tertentu untuk memahami dan mengungkapkan kegiatan penertiban kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang.

Untuk memperoleh suatu pemahaman yang mendalam terhadap obyek penelitian yang diamati, maka pengumpulan data dalam penelitian ini akan dilaksanakan dengan cara sebagai berikut:

a. Pengamatan

Dengan metode pengamatan, penulis akan mengamati langsung kegiatan penertiban kendaraan omprengan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

b. Pengamatan Terlibat.

Dengan pengamatan terlibat, penulis akan melakukan pengamatan terhadap petugas-petugas dari Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten yang bertugas dalam menyingkapi adanya pelanggaran peraturan lalu lintas yang dilakukan oleh kendaraan omprengan. Demikian juga terhadap keteraturan sosial pengemudi omprengan tersebut dan hubungan sosial antara pengemudi omprengan dengan pengemudi omprengan, antara pengemudi omprengan dan pengemudi angkutan umum lainnya, antara pengemudi dan penumpang, pengemudi dengan pemilik kendaraan maupun pengemudi dan petugas Polantas. Serta melakukan pengamatan terhadap adanya bentuk-bentuk interaksi

---

<sup>5</sup>Suparlan, Metode Penelitian Kualitatif, Jakarta: Program Kajian Wilayah Amerika, Program Pascasarjana Universitas Indonesia, 1995, hal. 23.

sosial yang terjadi dalam kegiatan mengemudikan omprengan tersebut, baik berupa kerjasama maupun adanya persaingan dari para pengemudi omprengan.

c. **Wawancara dengan Pedoman.**

Penulis juga akan menggunakan metode wawancara kepada petugas Satlantas mulai dari Kasat Lantas, sampai dengan petugas di lapangan, kepada pengemudi angkutan umum yang menggunakan kendaraan plat nomor hitam atau omprengan maupun plat nomor kuning dan masyarakat yang membutuhkan dan menggunakan jasa kendaraan omprengan tersebut.

d. **Kajian Dokumen**

Sedangkan kajian dokumen akan penulis lakukan dengan mencari dan mengumpulkan beberapa literatur dan bahan berupa peraturan-peraturan yang berkaitan dengan kebijakan maupun larangan mengenai beroperasinya kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang.

## **1.7 Kajian Kepustakaan**

Untuk mendapatkan pemahaman masalah yang lebih luas tentang penelitian yang akan dilakukan ini, maka kajian kepustakaan yang akan penulis uraikan, diantaranya adalah mengenai: (a) Fungsi dan Peran Polri; (b) Penegakkan Hukum; (c) Kendaraan Omprengan; (d) Diskresi; (e) Birokrasi; dan (f) Patron Klien.

a. **Fungsi dan Peran Polri**

Polisi adalah sebuah departemen pemerintahan yang didirikan untuk memelihara keteraturan serta keteriban dalam masyarakat, menegakkan hukum, dan

mendeteksi kejahatan serta mencegah terjadinya kejahatan. Berkaitan dengan hal tersebut bahwa tugas polisi adalah memelihara ketertiban umum dan membimbing masyarakat agar taat hukum (Suparlan, 1997, Nitibaskara, 2000). Sedangkan fungsi Polisi Menurut Suparlan (1999) dinyatakan sebagai berikut:

1) Polisi menegakkan hukum dan bersamaan dengan itu menegakkan keadilan sesuai dengan hukum yang berlaku, yaitu menegakkan keadilan dalam konflik kepentingan yang dihasilkan dari hubungan antar individu, masyarakat dan negara (yang diwakili oleh pemerintah), dan antar individu serta antar masyarakat; 2) Memerangi kejahatan yang mengganggu dan merugikan warga masyarakat, masyarakat dan negara; 3) Mengayomi warga masyarakat, masyarakat dan negara dari ancaman dan tindakan yang mengganggu dan merugikan. Fungsi polisi tersebut harus dilihat dalam perspektif individu, masyarakat dan negara, masing-masing merupakan sebuah sistem yang memproses masukan program-program pembangunan untuk menghasilkan keluaran berupa kemakmuran, keadilan dan kesejahteraan. Dalam proses-proses yang sedang berlangsung tersebut fungsi polisi adalah untuk menjaga agar keluaran yang diharapkan sesuai dengan tujuan yang ingin dicapai dan menjaga agar individu, masyarakat dan negara yang merupakan unsur-unsur utama dan sakral dalam proses tersebut tidak terganggu atau dirugikan.

Dalam Undang-undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia pasal 2 menyebutkan bahwa: Fungsi Polri adalah salah satu fungsi pemerintahan pemerintahan negara di bidang pemeliharaan keamanan dan ketertiban masyarakat, penegakan hukum, perlindungan, pengayoman dan pelayanan kepada masyarakat. Fungsi dan Peran Polri dalam kaitannya dengan masalah penegakkan hukum terhadap kendaraan omprengan ini adalah Polisi Lalu Lintas.

Secara umum penegakan hukum lalu lintas dapat diartikan sebagai segala usaha dan kegiatan yang dilaksanakan dihidang lalu lintas, agar undang-undang dan ketentuan perundang-undangan ditaati oleh setiap pemakai jalan, dalam usaha menciptakan keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas (Kunarto, 1999: 54).

Pada dasarnya penegakan hukum lalu lintas dibagi menjadi dua bagian yaitu penegakan hukum lalu lintas dihidang preventif dan penegakan hukum lalu lintas dihidang represif.

Penegakan hukum lalu lintas dibidang preventif meliputi kegiatan-kegiatan pengaturan lalu lintas, penjagaan lalu lintas, pengawalan lalu lintas dan patroli lalu lintas, dimana dalam pelaksanaannya kegiatan-kegiatan tersebut merupakan suatu sistim keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang antara sub sistim dengan sub sistim lainnya tidak dapat dipisahkan. Sedangkan Penegakan hukum lalu lintas dibidang represif meliputi penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penindakan pelanggaran peraturan lalu lintas yang terdiri dari penindakan edukatif yaitu melakukan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas secara simpatik dengan memberikan teguran atau peringatan terhadap pelanggaran peraturan lalu lintas, sedangkan penindakan secara yuridis dapat diartikan sebagai penindakan pelanggaran peraturan lalu lintas dengan menggunakan Tilang (Bukti Pelanggaran).

b. Penegakkan Hukum

Penegakan hukum (*law enforcement*) merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari pendekatan 3E (*Engineering, Education, Enforcement*). Dengan pendekatan tersebut, penegakan hukum sebaiknya dilakukan apabila pendekatan *Engineering* (rekayasa) dan *Education* (sosialisasi dan pendidikan) terhadap suatu aturan tertentu telah dilakukan. Dalam konteks peneyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, misalnya penegakan hukum terhadap tata cara berlalu lintas dapat dilakukan apabila penyediaan fasilitas pendukung yang memungkinkan masyarakat pengguna jalan

berlalu lintas dengan baik telah disediakan dan sosialisai tentang tata cara berlalu lintas telah dilakukan.

Menurut Soerjono Soekanto (1993: 5) teori penegakkan hukum ditentukan oleh beberapa faktor yang mempengaruhi penegakan hukum itu, yaitu sebagai berikut:

- a. Faktor hukumnya sendiri;
- b. Faktor penegak hukum, pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum;
- c. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum;
- d. Faktor masyarakat, yakni lingkungan di mana hukum tersebut berlaku atau diterapkan;
- e. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam pergaulan hidup.

Kelima faktor tersebut saling berkaitan dengan eratnya, oleh karena merupakan esensi dari penegakan hukum, juga merupakan tolok ukur dari pada efektifitas penegakan hukum.

Sedangkan menurut Prof. Jimly Asshiddiqie, salah satu aspek penting dalam rangka penegakan hukum adalah proses pembudayaan, pemasyarakatan, dan pendidikan hukum (*law socialization and law education*). Tanpa didukung oleh kesadaran, pengetahuan dan pemahaman oleh para subjek hukum dalam masyarakat, nonsens suatu norma hukum dapat diharapkan tegak dan ditaati. Karena itu, agenda pembudayaan, pemasyarakatan dan pendidikan hukum ini perlu dikembangkan tersendiri dalam rangka perwujudan ide negara hukum di masa depan. Beberapa faktor yang terkait dengan soal ini adalah (a) pembangunan dan pengelolaan sistem



dan infra struktur informasi hukum yang berbasis teknologi informasi (*information technology*); (b) peningkatan Upaya Publikasi, Komunikasi dan Sosialisasi Hukum; (c) pengembangan pendidikan dan pelatihan hukum; dan (d) pemasyarakatan citra dan keteladanan-keteladanan di bidang hukum.<sup>6</sup>

Aparatur penegak hukum mencakup pengertian mengenai institusi penegak hukum dan aparat (orangnya) penegak hukum. Dalam arti sempit, aparatur penegak hukum yang terlibat tegaknya hukum itu, dimulai dari saksi, polisi (termasuk PPNS sebagai pengemban fungsi kepolisian), penasehat hukum, jaksa hakim dan petugas-petugas sipir pemasyarakatan. Setiap aparat dan aparatur terkait mencakup pula pihak-pihak yang bersangkutan dengan tugas atau perannya yaitu terkait dengan kegiatan pelaporan atau pengaduan, penyelidikan, penyidikan, penuntutan, pembuktian, penjatuhan vonis dan pemberian sanksi, serta upaya pemasyarakatan kembali (resosialisasi) terpidana.

Dalam proses bekerjanya aparatur penegak hukum itu, terdapat 3 elemen penting yang mempengaruhi, yaitu:

- (1) institusi penegak hukum beserta berbagai perangkat sarana dan prasarana pendukung dan mekanisme kerja kelembagaannya;
- (2) budaya kerja yang terkait dengan aparatnya, termasuk mengenai kesejahteraan aparatnya, dan

---

<sup>6</sup>Jimly Asshiddiqie, *Peran Advokat dalam Penegakkan Hukum*, Bahan Orasi Hukum pada acara Pelantikan DPP IPHI Masa Bakti 2007-2012. Bandung, 19 Januari 2008.

- (3) perangkat peraturan yang mendukung baik kinerja kelembagaannya maupun yang mengatur materi hukum yang dijadikan standar kerja, baik hukum materilnya maupun hukum acaranya.

Upaya penegakan hukum secara sistematis haruslah memperhatikan ketiga aspek itu secara simultan, sehingga proses penegakan hukum dan keadilan itu sendiri secara internal dapat diwujudkan secara nyata.

Dalam penegakan hukum dibidang lalu lintas, adalah proses dilakukannya upaya untuk tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum bidang lalu lintas secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan. Norma-norma hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan telah diatur dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, pelanggaran bidang lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilakukan penegakan hukumnya adalah sebagai berikut:

- (1) Pelanggaran pemenuhan persyaratan teknis dan laik jalan;
- (2) Pelanggaran muatan;
- (3) Pelanggaran perizinan; dan
- (4) Pelanggaran marka dan rambu.

c. Kendaraan Omprengan

Tidak ditemukan definisi yang begitu jelas mengenai arti dari kendaraan omprengan ini. Namun demikian menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia omprengan adalah: (1) mencari penghasilan tambahan dengan menambangkan mobil

(bus), (2) menumpang kendaraan yang diomprenkan, (3) kendaraan yang ditambahkan untuk mencari penghasilan tambahan.

Dari berbagai literatur dan tulisan, dapat disimpulkan bahwa omprengan adalah sarana transportasi berupa kendaraan pribadi yang tidak memiliki ijin trayek tapi tetap digunakan untuk mengangkut penumpang umum. Keberadaan omprengan sangat mengganggu para awak angkutan umum yang resmi karena dapat mengurangi pendapatan mereka. Populasi kendaraan omprengan ini dari hari ke hari makin menjamur, bahkan pemerintah daerah setempat kewalahan dalam menertibkannya. Namun demikian harus diakui bahwa banyaknya omprengan disuatu wilayah, mengindikasikan bahwa terdapat kebutuhan kendaraan transportasi publik yang mendesak di daerah tersebut.

Secara umum omprengan yang ada dan beroperasi dibagi dalam 2 (dua) jenis yaitu:

- a. Omprengan Murni (*Angkutan Bodong*) Omprengan murni yaitu mobil pribadi yang nyata-nyata digunakan sebagai angkutan umum dalam rangka usaha untuk mendapatkan penghasilan (mengompren sebagai mata percaharian).
- b. Omprengan Tidak Murni (*Car Sharing*) Omprengan jenis ini adalah omprengan dimana pemilik mobil tidak menggunakan mobilnya khusus untuk angkutan umum.

Pemilik dalam hal ini mengajak orang lain untuk secara bersama-sama berangkat dari lokasi/pool yang sama menuju lokasi/kawasan yang sama, dan pada

jam yang sama sehingga terjadi kondisi yang saling menguntungkan antar kedua belah pihak.<sup>7</sup>

d. Diskresi Kepolisian

Diskresi merupakan salah satu kewenangan yang dimiliki oleh polisi dalam melaksanakan kegiatan pemolisian. Diskresi kepolisian merupakan tindakan yang diambil untuk tidak melakukan tindakan hukum dengan tujuan untuk kepentingan umum, kemanusiaan, memberikan pencerahan atau pendidikan kepada masyarakat.

Tindakan diskresi bisa dilakukan oleh setiap anggota kepolisian yang bertugas atau menangani suatu kasus atau permasalahan dalam lingkup tugas dan kewenangannya. Diskresi kepolisian dapat diartikan sebagai kapasitas polisi untuk memilih berbagai tindakan legal atau ilegal untuk menyeleksi perkara yang ditanganinya, mengesampingkan perkara, melepaskan tersangka atau pelaku pelanggaran dari tuntutan hukum. (Bailey (ed): 1995: 206-213).

Nitibaskara, menyatakan bahwa faktor peluang diskresi timbul terutama disebabkan oleh kekuasaan yang diberikan oleh hukum kepada polisi untuk mengambil tindakan dalam situasi menurut "pertimbangan sendiri" atau kekuasaan diskresi-fungsional menempatkan pribadi-pribadi polisi sebagai faktor sentral dalam penegakkan hukum. Dengan kekuasaan diskresi-fungsional itu, maka hukum di tangan polisi menjadi hidup. Secara sosiologi yang kemudian terjadi adalah "it

---

<sup>7</sup>Rudi Abesina, MT, "*Omprengan: Permasalahan dan Upaya Solusinya*", Info Hubdat, Edisi Juni 2007, hal. 18.

*doesn't matter what the law says. What matters is what the guy (police) interprets the law to say".<sup>8</sup>*

Tindakan diskresi harus juga didasari dengan hati nurani, etika dan moral untuk kepentingan umum, bersifat mendesak dan tidak untuk memenuhi kepentingan pribadi atau kelompok atau organisasi. Menurut Sitompul (2000: 2) untuk melaksanakan tindakan diskresi berpatokan terhadap empat asas yaitu:

- 1) Asas Keperluan, adalah yang memberikan pedoman bahwa tindakan polisi hanya dapat dilakukan apabila tindakan itu betul-betul untuk meniadakan atau mencegah suatu gangguan.
- 2) Asas Masalah, merupakan patokan, memberi pedoman bahwa tindakan yang dilakukan oleh seorang polisi harus dikaitkan dengan permasalahannya dan tindakan polisi tidak boleh mempunyai motif pribadi.
- 3) Asas Tujuan, menghendaki agar tindakan polisi betul-betul tepat dan mencapai sasarannya, guna menghilangkan atau mencegah suatu gangguan yang merugikan.
- 4) Asas Keseimbangan, memberikan pedoman kepada petugas polisi agar tindakan polisi seimbang antara keras dengan lunak tindakan yang diambil, seimbang dengan alat yang digunakan dengan ancaman yang dihadapi.

Dasar hukum bagi Polri dalam melaksanakan tindakan diskresi kepolisian dalam melaksanakan tugasnya adalah: Pasal 18 UU No. 2 Tahun 2002; (1) Untuk kepentingan umum, pejabat Kepolisian Negara Republik Indonesia dalam

---

<sup>8</sup>TB. Ronny Nitibaskara, *Ketika Kejahatan Berdaulat, Sebuah Pendekatan Kriminologi, Hukum dan Sosiologi*, Jakarta, M2 Print: 2001, hal. 29.

melaksanakan tugas dan wewenangnya dapat bertindak menurut penilaiannya sendiri;

(2) Pelaksanaan ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) hanya dapat dilakukan dalam keadaan yang sangat perlu dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan serta kode etik profesi Kepolisian Negara Republik Indonesia.

e. Birokrasi

Di dalam pendekatan institusional (kelembagaan), khususnya di dalam skema, tercantum 'lalu-lintas' administrasi negara dari eksekutif 'turun' ke Kebijakan Administrasi, lalu ke Administrasi dan yang terakhir ke pemilih. Artinya, setiap kebijakan negara yang yang diselenggarakan pihak eksekutif diterjemahkan ke dalam bentuk kebijakan administrasi negara, di mana pelaksanaan dari administrasi tersebut dilakukan oleh lembaga birokrasi. Kita mungkin mengenal badan-badan seperti Departemen, Kanwil, Kantor Kelurahan, Kantor Samsat, di mana kantor-kantor tersebut semua merupakan badan-badan birokrasi negara yang mengimplementasikan kebijakan negara dan bersifat langsung berhubungan dengan masyarakat.

Menurut Michael G. Roskin, et.al., pengertian birokrasi adalah setiap organisasi yang berskala besar yang terdiri atas para pejabat yang diangkat, dimana fungsi utamanya adalah untuk melaksanakan (*to implement*) kebijakan-kebijakan yang telah diambil oleh para pengambil keputusan (*decision makers*). Idealnya, birokrasi merupakan suatu sistem rasional atau struktur yang terorganisir yang dirancang sedemikian rupa guna memungkinkan adanya pelaksanaan kebijakan publik yang efektif dan efisien.

Birokrasi juga dioperasikan oleh serangkaian aturan serta prosedur yang bersifat tetap. Terdapat rantai komando berupa hirarki kewenangan di mana tanggung jawab setiap bagian-bagiannya 'mengalir' dari 'atas' ke 'bawah.' Selain itu, birokrasi juga disebut sebagai badan yang menyelenggarakan *Civil Service* (pelayanan publik). Birokrasi terdiri dari orang-orang yang diangkat oleh eksekutif, dan posisi mereka ini 'datang dan pergi.' Artinya, mereka-mereka duduk di dalam birokrasi kadang dikeluarkan atau tetap dipertahankan berdasarkan prestasi kerja mereka. Seorang pegawai birokrasi yang malas biasanya akan mendapat teguran dari atasan, yang jika teguran ini tidak digubris, ia kemungkinan besar akan diberhentikan dari posisinya. Namun, jika seorang pegawai menunjukkan prestasi kerja yang memuaskan, ada kemungkinan ia akan dipromosikan untuk mendapat posisi yang lebih tinggi (tentunya dengan gaji dan kewenangan yang lebih besar pula).

Karakteristik birokrasi yang umum diacu adalah yang diajukan oleh Max Weber. Menurut Weber, paling tidak terdapat 8 (delapan) karakteristik birokrasi, yaitu:

1. Organisasi yang disusun secara hirarkis;
2. Setiap bagian memiliki wilayah kerja khusus;
3. Pelayanan publik (*civil servants*) terdiri atas orang-orang yang diangkat, bukan dipilih, di mana pengangkatan tersebut didasarkan kepada kualifikasi kemampuan, jenjang pendidikan, atau pengujian (*examination*).
4. Seorang pelayan publik menerima gaji pokok berdasarkan posisi.
5. Pekerjaan sekaligus merupakan jenjang karir.
6. Para pejabat/pekerja tidak memiliki sendiri kantor mereka.

7. Setiap pekerja dikontrol dan harus disiplin.
8. Promosi yang ada didasarkan atas penilaian atasan (*superior's judgments*).

Ditinjau secara politik, karakteristik birokrasi menurut Weber hanya menyebut hal-hal yang ideal. Artinya, terkadang pola pengangkatan pegawai di dalam birokrasi yang seharusnya didasarkan atas jenjang pendidikan atau hasil ujian, kerap tidak terlaksana. Ini diakibatkan masih berlangsungnya pola pengangkatan pegawai berdasarkan kepentingan pemerintah.

Michael G. Roskin, et al. menyebutkan bahwa sekurang-kurangnya ada 4 (empat) fungsi birokrasi di dalam suatu pemerintahan modern. Fungsi-fungsi tersebut adalah:

1. Administrasi

Fungsi administrasi pemerintahan modern meliputi administrasi, pelayanan, pengaturan, perizinan, dan pengumpul informasi. Dengan fungsi administrasi dimaksudkan bahwa fungsi sebuah birokrasi adalah mengimplementasikan undang-undang yang telah disusun oleh legislatif serta penafsiran atas UU tersebut oleh eksekutif. Dengan demikian, administrasi berarti pelaksanaan kebijaksanaan umum suatu negara, dimana kebijakan umum itu sendiri telah dirancang sedemikian rupa guna mencapai tujuan negara secara keseluruhan.

2. Pelayanan

Birokrasi sesungguhnya diarahkan untuk melayani masyarakat atau kelompok-kelompok khusus.

3. Pengaturan (*regulation*)



Fungsi pengaturan dari suatu pemerintahan biasanya dirancang demi mengamankan kesejahteraan masyarakat. Dalam menjalankan fungsi ini, badan birokrasi biasanya dihadapkan antara dua pilihan: Kepentingan individu versus kepentingan masyarakat banyak. Badan birokrasi negara biasanya diperhadapkan pada dua pilihan ini.

4. Pengumpul Informasi (*Information Gathering*)

Informasi dibutuhkan berdasarkan dua tujuan pokok: Apakah suatu kebijaksanaan mengalami sejumlah pelanggaran atau keperluan membuat kebijakan-kebijakan baru yang akan disusun oleh pemerintah berdasarkan situasi faktual. Badan birokrasi, oleh sebab itu menjadi ujung tombak pelaksanaan kebijaksanaan negara tentu menyediakan data-data sehubungan dengan dua hal tersebut. Misalnya, pemungutan uang yang tidak semestinya (pungli) ketika masyarakat membuat SIM atau STNK tentunya mengalami pembengkakan. Pungli tersebut merupakan pelanggaran atas idealisme administrasi negara, oleh sebab itu harus ditindak. Dengan ditemukannya bukti pungli, pemerintah akan membuat prosedur baru untuk pembuatan SIM dan STNK agar tidak memberi ruang bagi kesempatan melakukan pungli.

f. Hubungan Patron Klien

Istilah “patron” pada mulanya berasal dari ungkapan bahasa Spanyol yang secara etimologis mempunyai pengertian “seseorang yang memiliki kekuasaan (*power*), status, wewenang dan pengaruh” (Usman, 2004: 132). Sedangkan klien berarti “bawahan” atau orang yang diperintah dan yang disuruh. Selanjutnya, pola

hubungan patron-klien merupakan aliansi dari dua kelompok komunitas atau individu yang tidak sederajat, baik dari segi status, kekuasaan, maupun penghasilan, sehingga menempatkan klien dalam kedudukan yang lebih rendah (*inferior*), dan patron dalam kedudukan yang lebih tinggi (*superior*). Atau dapat pula diartikan bahwa patron adalah orang yang berada dalam posisi untuk membantu klien-kliennya (Scott, 1983: 14 dan Jarry, 1991: 458). Pola relasi seperti ini di Indonesia lazim disebut sebagai hubungan bapak-anak buah, di mana bapak mengumpulkan kekuasaan dan pengaruhnya dengan cara membangun sebuah keluarga besar atau *extended family* (Jackson, 1981: 13-14). Setelah itu, bapak harus siap menyebarluaskan tanggung jawabnya dan menjalin hubungan dengan anak buahnya tersebut secara personal, tidak ideologis dan pada dasarnya juga tidak politis. Pada tahap selanjutnya, klien membalas dengan menawarkan dukungan umum dan bantuan kepada patron (Scott, 1993: 7-8 dan Jarry, 1991: 458). Hubungan patron-klien itu sendiri telah berlangsung dalam waktu yang cukup lama.

Pendapat yang hampir serupa juga diketengahkan oleh Palras, dimana menurutnya hubungan patron-klien adalah suatu hubungan yang tidak setara, terjalin secara perorangan antara seorang pemuka masyarakat dengan sejumlah pengikutnya (Palras, 1971: 1). Lebih lanjut, Palras mengungkapkan bahwa hubungan semacam ini terjalin berdasarkan atas pertukaran jasa, dimana ketergantungan klien kepada patronnya dibayarkan atau dibalas oleh patron dengan cara memberikan perlindungan kepada kliennya.

Berdasarkan beberapa paparan pengertian di atas, maka kemudian terdapat satu hal penting yang dapat digarisbawahi, yaitu bahwa terdapat unsur pertukaran barang

atau jasa bagi pihak-pihak yang terlibat dalam pola hubungan patron-klien. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pola hubungan semacam ini dapat dimasukkan ke dalam hubungan pertukaran yang lebih luas, yaitu teori pertukaran. Adapun asumsi dasar yang diajukan oleh teori ini adalah bahwa transaksi pertukaran akan terjadi apabila kedua belah pihak dapat memperoleh keuntungan-keuntungan dari adanya pertukaran tersebut.

Hubungan patron klien sebenarnya baru ada dalam keadaan dimana norma-norma yang berlaku dalam masyarakat yang bersangkutan menuntut adanya hubungan tawar menawar dan saling tukar menukar benda dan jasa diantara patron dan klien. Dalam hubungan patron klien, patron berada pada posisi memberikan benda atau jasa, sedangkan klien yang membutuhkan benda atau jasa. Sehubungan dengan hal tersebut, Scott (1977: 132) mengatakan bahwa ada kondisi-kondisi tertentu dimana hubungan patron klien dapat berkembang, yaitu:

1. Adanya perbedaan yang mencolok dalam hal kekayaan, status kekuatan sosial, setidak-tidaknya menurut pandangan warga masyarakat yang bersangkutan.
2. Tidak adanya pranata-pranata sosial yang dapat menjamin tetap dipertahankannya status, kekayaan, kekuatan sosial, dan keamanan sejumlah warga masyarakat.
3. Tidak mempunyai sistem kekerabatan yang dapat berfungsi sebagai sarana bagi menjaga keamanan dan ketertiban sosial serta kesejahteraan hidup warga masyarakat.

Pengertian patron klien ini lebih lanjut dijelaskan bahwa berbeda dengan hubungan pertemanan dan hubungan perantaraan, ditandai oleh adanya hubungan

timbang balik antara patron klien yang tidak sama atau seimbang dalam hal benda dan jasa yang dipertukarkan. Ketidak-seimbangan ini menghasilkan adanya hubungan ketergantungan klien pada patronnya dan ketergantungan tersebut berupa ikatan-ikatan yang meluas dan melentur serta bersifat pribadi melampaui batas-batas hubungan yang semula melandasi terwujudnya hubungan diantara keduanya. (Suparlan, 1991: 6).

Ngadisah memberikan definisi hubungan adalah:

“Pertautan antara seseorang dengan orang lain yang didasarkan pada adanya pamrih untuk saling mendapatkan keuntungan. Patron adalah orang/lembaga yang bertindak sebagai pelindung bagi orang (kelompok) lain karena mengharapkan suatu imbalan dari pihak lain tersebut. Klien adalah orang (kelompok) yang mengharapkan perlindungan kepada orang (kelompok) lain yang dianggap dapat memberikan jasa untuk menopang kehidupannya”. (Ngadisah, 1987: 21).

Oleh karena itu hal yang esensial yang menandai adanya hubungan patron klien menurut Legg dalam bukunya *Patron Clients and Politicians: New Perspectives on Political Clientilism* yang diterjemahkan oleh Afan Gaffar menjadi Tuan, Hamba dan Politisi 1983, adalah:

- 1) Adanya hubungan yang tidak seimbang karena salah satu pihak memiliki sumber daya yang lebih besar. Asas ini menyatakan bahwa para pelaku dalam hubungan patron klien masing-masing menguasai sumber daya secara timpang, merupakan unsur yang bisa melestarikan hubungan ini, karena dengan cara ini saling ketergantungan tetap terpelihara. Tolok ukurnya adalah berupa perbandingan kekayaan, kedudukan atau pengaruh pihak yang terlibat dalam hubungan patron klien.

- 2) Hubungan yang mempribadi (hubungan tatap muka). Maksudnya adalah hubungan ini dianggap sebagai syarat utama bagi terjalinnya tautan patron klien. Dan memungkinkan hubungan yang mesra antara tuan dengan pengikutnya, namun menurut Scott kadar kemesraan ini bisa beranekaragam, tinggi atau rendah.
- 3) Asas saling menguntungkan dan timbal balik. Asas ini dapat mempunyai bentuk yang bervariasi. Bila faktor materi merupakan ketimpangan, maka keuntungan timbal balik ini yang diperoleh berupa materi pula. Apabila status merupakan penentu ketimpangan, maka keuntungan yang diperoleh patron bersifat kehormatan, jasa atau imbalannya bersifat simbolis, sedangkan klien menerima imbalan yang berwujud materi.

## **1.8 Sistematika Penulisan**

Sistematika yang akan dipergunakan dalam penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut:

### **BABI PENDAHULUAN**

- 1.1 Latar belakang
- 1.2 Hipotesa
- 1.3 Masalah Penelitian
- 1.4 Tujuan Penulisan
- 1.5 Kerangka Teori
- 1.6 Metodologi Penelitian
- 1.7 Kajian Kepustakaan

- a. Fungsi dan Peran Polri
- b. Penegakkan Hukum
- c. Kendaraan Omprengan
- d. Diskresi Kepolisian
- e. Birokrasi
- f. Hubungan Patron Klien

1.8 Sistematika Penulisan

**BAB II GAMBARAN UMUM SATUAN LALU LINTAS POLRES METRO  
TANGERANG KABUPATEN**

2.1 Kedudukan dan Tugas Satuan Lalu lintas Polres Metro Tangerang  
Kabupaten

2.2 Pelaksanaan Penegakan Hukum

- a. Pelaksanaan Penegakkan Hukum secara Preventif
- b. Pelaksanaan Penegakkan Hukum secara Represif

2.3 Jumlah Personil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten

**BAB III KEGIATAN KENDARAAN OMPRENGAN DI WILAYAH  
KABUPATEN TANGERANG**

3.1 Asal Mula Omprengan

3.2 Pendapatan Pengemudi Kendaraan Omprengan

3.2 Keuntungan dan Kerugian Kegiatan Omprengan

3.3 Kegiatan Sehari-hari Pengemudi Omprengan

- a. Hubungan Sosial antara Pengemudi atau dengan Pengemudi  
Angkutan Umum Lainnya
- b. Hubungan Sosial antara Pengemudi dengan Petugas Ngetem

- c. Hubungan Sosial Pengemudi dengan Penumpang
  - d. Hubungan Sosial Pengemudi dengan Petugas Polantas
- 3.4 Pola-pola Kehidupan Sosial Pengemudi Omprengan
- 3.5 Pedoman-pedoman yang digunakan
- 3.6 Keuntungan dan Kerugian Keberadaan Kendaraan Omprengan

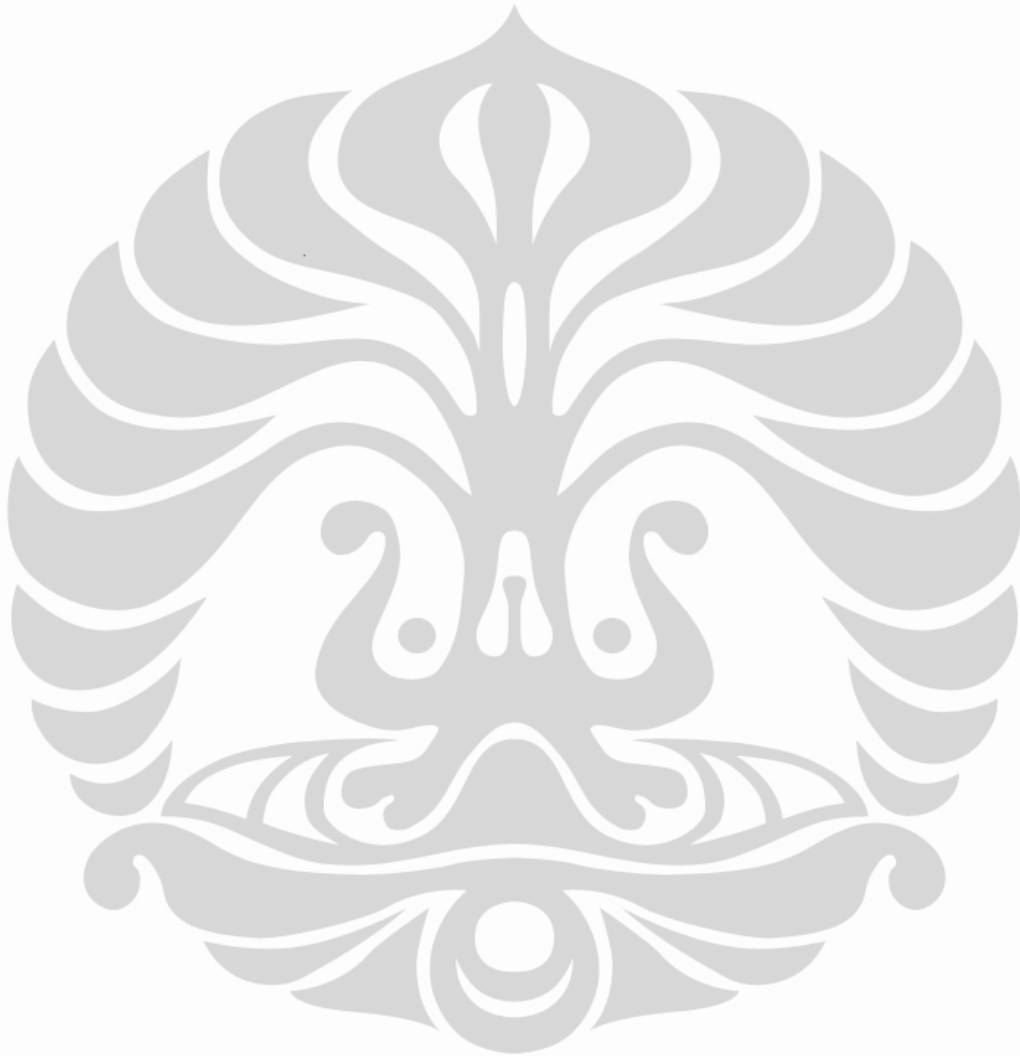
#### **BAB IV PERAN SATLANTAS POLRES METRO TANGERANG KABUPATEN DALAM PENERTIBAN KENDARAAN OMPRENGAN**

- 4.1 Penegakkan Hukum dengan Bukti Pelanggaran (Tilang)
- 4.2 Pertimbangan Polantas Melakukan Penindakan dengan Tilang Terhadap Omprengan
- a. Kebijakan Pimpinan
  - b. Operasi Khusus
  - c. Individu Petugas Polantas
- 4.3 Pertimbangan Polantas Untuk Tidak Melakukan Penindakan dengan Tilang
- a. Kendaraan omprengan masih dibutuhkan oleh Masyarakat
  - b. Kebijakan Pimpinan
  - c. Individu Polantas Polantas
  - d. Tidak Adanya Protes dari Pengemudi Angkutan Resmi
- Lainnya
- 4.4 Penyimpangan Petugas Polantas
- 4.5 Pembentukan Badan Koordinasi Lalu Lintas (Bakorlantas)

## BAB V PENUTUP

### 5.1 Kesimpulan

### 5.2 Rekomendasi





**BAB II**  
**GAMBARAN UMUM SATUAN LALU LINTAS**  
**POLRES METRO TANGERANG KABUPATEN**

**2.1 Kedudukan dan Tugas Satuan Lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten**

Satuan Polisi Lalu lintas (Satlantas) adalah bagian dari Kepolisian Republik Indonesia yang diberikan tugas khusus di bidang lalu lintas. Dengan diberikan tugas yang khusus di bidang lalu lintas maka diperlukan kecakapan teknis di bidang lalu lintas agar menjadi profesionalisme di bidang tugasnya. Akan tetapi walaupun demikian tidaklah menghilangkan atau mengurangi tugas pokok yang dibebankan kepada setiap anggota Kepolisian Republik Indonesia yaitu dalam keadaan dan dapat mengganggu keamanan dan ketertiban pada umumnya polisi lalu lintas juga harus bertindak.

Begitu pula sebaliknya setiap anggota Kepolisian Republik Indonesia lainnya yang bertugas bukan di bidang lalu lintas turut serta dan berkewajiban mengadakan tindakan koreksi terhadap keadaan yang dapat menimbulkan kecelakaan ataupun kemacetan lalu lintas. Akan tetapi jika dijumpai masalah-masalah yang memerlukan kecakapan teknis di bidang lalu lintas, maka hal ini perlu diserahkan kepada polisi lalu lintas sesuai dengan bidang tugasnya untuk penyelesaian lebih lanjut.

Wilayah hukum Satuan Lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten adalah sama dengan wilayah hukum Polres Metro Tangerang Kabupaten sesuai dengan ketentuan pasal 6 ayat (2) Undang-undang Nomor 2 tahun 2002 tentang Ketentuan-ketentuan Kepolisian Negara Republik Indonesia: Dalam pelaksanaan fungsi Kepolisian, wilayah Negara Republik Indonesia dibagi dalam daerah hukum menurut kepentingan pelaksanaan tugas Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pengaturan mengenai daerah hukum tersebut sesuai dengan pasal 6 ayat (3) yaitu dengan diundangkannya Peraturan Pemerintah No. 23 Tahun 2007 tentang Daerah Hukum Kepolisian Negara Republik Indonesia. Pengundangan peraturan pemerintah tersebut adalah dalam rangka pelaksanaan fungsi kepolisian guna menyesuaikan dengan tugas kepolisian yang terkait dengan instansi lain dan kepastian hukum.

Daerah Hukum Polres Metro Tangerang Kabupaten meliputi 33 kecamatan, yaitu: Balaraja, Sukamulya, Jayanti, Solear, Jambe, Panongan, Kelapa Dua, Pagedangan, Serpong Utara, Cisauk, Setu, Sindang Jaya, Gunung Kaler, Mekar Baru, Kemiri, Sukadiri, Sepatan Timur, Tigaraksa, Kronjo, Mauk, Sepatan, Cikupa, Cisoka, Rajeg, Pondok Aren, Pasar Kemis, Pakuhaji, Curug, Legok, Kresek, Teluk Naga dan Kosambi. Masing-masing kecamatan terdapat Polsek yang masuk dalam wilayah hukum Polres Metro Tangerang Kabupaten, kecuali Polsek Pamulang dan Polsek Ciputat dan Ciputat Timur termasuk dalam wilayah hukum Polres Metro Jakarta Selatan.

Dalam rangka pelaksanaan tugas di bidang lalu lintas, Satuan lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten dirumuskan pertelaan tugas (*Job description*) sebagai berikut:

1. Menyelenggarakan fungsi lalu lintas khususnya yang berkenaan dengan penegakkan hukum lalu lintas, pendidikan masyarakat lalu lintas dan engineering/rekayasa lalu lintas;
2. Menyelenggarakan fungsi lalu lintas khususnya berkaitan dengan pengaturan, penjagaan, pengawalan dan patroli serta penyidikan baik kecelakaan maupun pelanggaran lalu lintas termasuk tugas-tugas lain yang diperintahkan kepadanya.<sup>1</sup>

Dari jabaran tugas tersebut diatas, apabila digolongkan didalam fungsi teknis profesional lalu lintas yang akan selalu bersama-sama dan tidak terpisahkan dari pelaksanaan tugas pokok Kepolisian Republik Indonesia baik sebagai alat negara penegak hukum maupun sebagai inti pembinaan keamanan dan ketertiban masyarakat yaitu dengan berusaha melakukan pengamanan terhadap lalu lintas agar lalu lintas menjadi lancar, aman dan tertib meliputi: penegakan hukum lalu lintas, pendidikan masyarakat tentang lalu lintas, keteknikan lalu lintas atau rasa dan melaksanakan Registrasi dan Identifikasi pengemudi dan kendaraan bermotor.

## **2.2 Pelaksanaan Penegakkan Hukum**

Penegakan hukum di bidang lalu lintas terbagi dalam dua bagian yaitu penegakan hukum secara preventif yang meliputi: Penjagaan, pengaturan, patroli serta pengawalan dan penegakan hukum secara represif yaitu melaksanakan

---

<sup>1</sup>Keputusan Kapolri No. Pol: KEP/7/II/2005, tanggal 31 Januari 2005 tentang Organisasi dan Tata Cara Kerja Satuan-satuan organisasi Polri pada tingkat Kewilayahan (Polres).

penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penindakan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan lalu lintas.

a. Pelaksanaan Penegakan Hukum secara Preventif

Pelaksanaan penegakan hukum secara preventif meliputi: Pertama melakukan penjagaan atau pengawasan lalu lintas. Satuan lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten melaksanakan penjagaan dan pengawasan lalu lintas pada pos lintas, seperti pada Pos Lintas Pasar Cikupa, Pos Lintas Bitung, Pos Lintas Lippo, Pos Lintas Gading, dan Pos Lintas Alam Sutra. Pelaksanaan tugas di pos-pos tetap tersebut dilaksanakan setiap hari mulai dari jam 06.00 WIB sampai dengan jam 22.00 WIB.

Selain melaksanakan penjagaan dan pengawasan di pos-pos lintas tersebut, juga dilaksanakan penjagaan dan pengawasan di pos-pos polisi yang lainnya, yaitu pos-pos yang bersifat sementara atau insedentil berdasarkan kerawanan lalu lintas pada waktu-waktu tertentu. Pada pos-pos sementara ini pelaksanaan tugas penjagaan dan pengaturan dilaksanakan pada jam 06.00 WIB sampai dengan 09.00 WIB.

Kedua melaksanakan Pengaturan yaitu melakukan pengaturan untuk memperlancar arus lalu lintas. Pelaksanaan pengaturan lalu lintas ini dilaksanakan pada pos-pos penjagaan dan pengawasan tersebut diatas dan apabila terdapat kegiatan-kegiatan masyarakat atau pemerintahan yang bersifat insedentil yang memerlukan pengaturan arus lalu lintas.

Ketiga melaksanakan patroli yaitu melakukan patroli dijalur-jalur (beat) yang berpotensi terjadinya kemacetan dan kerawanan kecelakaan lalu lintas. Patroli ini

dilaksanakan oleh unit patroli dengan pembagian rutenya adalah per-beat, seperti yang diutarakan oleh Bripka A. Hajaji, Kepala Team II Unit Patroli:

"... biasanya pada saat patroli kita menggunakan sistem beat, satu beat biasanya dengan jarak 2-3 KM, dan personil dalam satu beat itu tergantung berapa personil yang ada dalam pos-nya, biasanya kita mengadakan patroli pada pagi hari pada saat padat kendaraan dan sore hari, dan dalam patroli tersebut kita menggunakan motor dan mobil..."<sup>2</sup>

Kegiatan patroli dengan menggunakan sistem beat ini, juga dijelaskan oleh AKP Darto, Wakil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten Kabupaten, sebagai berikut:

"... sistem beat itu yang menentukan adalah dari Satlantas, kecuali dari polsek itu masing-masing kebijakan dari kapolseknya. Untuk sekabupaten Tangerang patroli lalu lintas dibagi menjadi 3 (tiga) beat, pembagiannya adalah beat 1 Cikande s/d jalan Baru, beat 2 dari Jalan Baru s/d perbatasan tangerang Kota, dan Beat 3 dari Gading s/d BSD..."<sup>3</sup>

b. Pelaksanaan Penegakan Hukum Secara Represif

Penegakan hukum secara represif yaitu melakukan penyidikan terhadap adanya kecelakaan lalu lintas dan penindakan terhadap pelanggaran lalu lintas terutama mobil ompengan. Data Penindakan pelanggaran terutama mobil ompengan yang berplat hitam oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten pada tahun 2008 dapat dilihat dari tabel berikut ini:

---

<sup>2</sup>Hasil Wawancara penulis dengan Bripka A. Hajaji, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB di Pos Polisi Lalu Lintas Citra Raya.

<sup>3</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Darto, Wakasatlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 14.00 WIB di kantor Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

Tabel 1

**Data Penindakan dan Pelanggaran Mobil Omprengan Plat Hitam  
Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten Tahun 2008**

NO	BULAN	BARANG BUKTI			JUMLAH	KET
		SIM	STNK	RANMOR		
1.	Januari	0	0	0	0	
2.	Pebruari	0	0	0	0	
3.	Maret	0	0	0	0	
4.	April	0	14	0	14	
5.	Mei	5	52	1	58	
6.	Juni	3	70	1	74	
7.	Juli	1	32	3	36	
8.	Agustus	0	0	0	0	
9.	September	0	0	0	0	
10.	Oktober	0	0	0	0	
11.	Nopember	0	0	0	0	
12.	Desember	0	0	0	0	
<b>JUMLAH</b>		<b>9</b>	<b>168</b>	<b>5</b>	<b>182</b>	

Sumber: Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten Tahun 2009

Pelaksanaan penegakan hukum dengan Tilang terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan lalu lintas didatakan oleh Unit Tilang Sat Lantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dibagi berdasarkan jenis pelanggaran yang dilakukan yaitu pelanggaran muatan, kecepatan, marka/rambu-rambu, surat-surat, perlengkapan, dan pelanggaran lain-lain seperti tabel tersebut diatas.

### 2.3 Jumlah Personil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten

Jumlah personil Sat Lantas Polres Metro Tangerang Kabupaten saat ini adalah sebanyak 92 personil, dari 92 personil tersebut 4 orang diantaranya adalah Pegawai Negeri Sipil sehingga personil polisinya sebanyak 88 orang. Seluruh kekuatan personil tersebut digolongkan menurut golongan pangkat serta tugasnya seperti dalam tabel berikut ini:

Tabel 2

Jumlah Personil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten

NO	UNIT ORGANISASI	GOLONGAN KEPANGKATAN			JUMLAH
		PERWIRA	BINTARA	PNS	
1.	Kasat/Wakasat	2	--	--	2
2.	Urbinsops	1	3	--	4
3.	Unit Laka	1	13	1	15
4.	Unit Regident	1	20	3	24
5.	Unit Dikyasa	1	2	--	3
6.	Unit Patroli	1	31	--	32
7.	Pama Lantas	1	--	--	1
JUMLAH		8	69	4	81

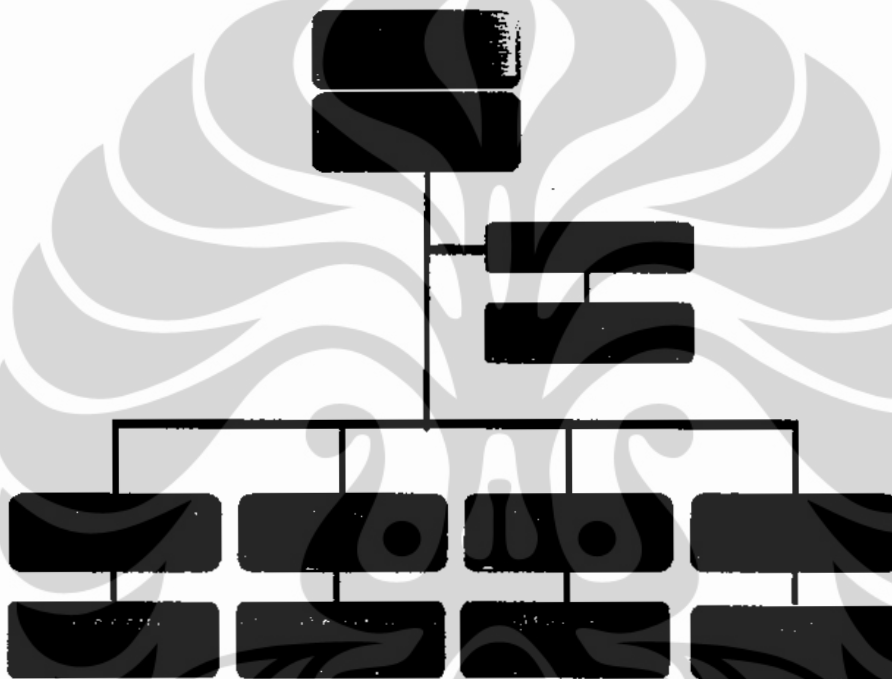
Sumber: Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, 2009

Untuk memudahkan dalam pengaturan pelaksanaan tugas dan mengarah kepada spesialisasi pekerjaan, tersusun dalam struktur organisasi Satuan Lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten terdiri dari Kepala Satuan Lalu lintas (Kasat Lantas), Wakil Kepala Satuan Lalu lintas (Wakasat Lantas), Kepala Urusan Pembinaan

Operasi (Kaur Binops), Unit Laka (Kecelakaan) dan Unit Patroli. Untuk lebih lengkapnya seperti terlihat dalam struktur organisasi berikut ini:

Gambar 1

Struktur Organisasi Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten



Sumber: Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, 2009

Dari jumlah personil Satuan lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten tersebut, semuanya mempunyai kewenangan untuk melakukan penegakan hukum dengan menggunakan Tilang terhadap pengemudi yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan lalu lintas.



Untuk meningkatkan kemampuan professional di bidang fungsi teknis lalu lintas, personil Polantas diberikan kesempatan untuk mengikuti kejuruan lalu lintas yang diselenggarakan oleh Mabes Polri di pusat pendidikan lalu lintas di Serpong atau yang dilaksanakan oleh Polda Metro Jaya di SPN (Sekolah Polisi Negara) di Lido.

Lamanya petugas bertugas di satuan lalu lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten bervariasi antara kurang dari satu bulan sampai dengan enam bulan. Hal tersebut sesuai dengan yang diutarakan oleh AKP Darto, Wakil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, berikut ini:

"...secara berkala kita selalu mengirim personil untuk mengikuti pendidikan lalu lintas terutama di SPN Lido, bahkan rutin karena dalam satu minggu biasanya kita kirim 2 orang personil untuk mengikuti pendidikan tersebut..."<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Darto, Wakasatlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, pada hari Sabtu, 9 Februari 2010, jam 14.00 WIB di kantor Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

**BAB III**  
**KEGIATAN KENDARAAN OMPRENGAN**  
**DI WILAYAH KABUPATEN TANGERANG**

**3.1 Asal Mula Kendaraan Omprengan**

Kegiatan mobil omprengan yang berada di wilayah Kabupaten Tangerang terutama jalur dari Balaraja sampai dengan Tomang, pada awalnya dimulai pada tahun 1999. Menurut salah satu pengemudi omprengan yang sudah 11 tahun mengemudikan omprengan, pada awalnya mobil omprengan di wilayah ini cuma ada segelintir saja yaitu kurang lebih 7 s/d 8 mobil, itupun hanya berlangsung dari jam 4 atau waktu subuh sampai dengan jam 7 pagi, karena setelah itu sudah tidak ada orang lagi yang akan berangkat ke daerah Jakarta atau Tomang. Pada awalnya kendaraan di wilayah Balaraja tidak hanya melayani rute ke Tomang saja, dalam artian mobil omprengan ini akan melayani ke mana saja tergantung dari para penumpangnya.

Dengan semakin bertambahnya kepadatan penduduk di daerah Tangerang dan pembangunan perumahan maupun pabrik-pabrik di Kabupaten Tangerang mengakibatkan semakin bertambahnya jumlah angkutan umum yang dibutuhkan oleh masyarakat. Hal ini terlihat walaupun sudah terdapat angkutan umum yang resmi yang melayani jalur Tangerang ke Jakarta, namun ternyata kendaraan omprengan pun semakin bertambah karena keberadaannya sangat dibutuhkan oleh masyarakat.

Faktor lain dari maraknya kendaraan omprengan ini adalah karena dalam kegiatan omprengan ini tidak terdapat persyaratan yang harus dilengkapi terlebih dahulu, karena apabila ada kendaraan baru yang ingin ikut mengompren, maka pemilik omprengan pun tinggal ikut langsung berbaur dengan pengemudi omprengan lainnya. Para pengemudi omprengan lain yang sudah terlebih dahulu menjadi pengemudi omprengan pun selalu menerima dengan baik dan tidak menolak atau menghalang-halangi setiap ada kendaraan baru yang ikut mengompren. Seperti yang dikatakan oleh saudara Sofyan pengemudi omprengan:

“... kalau ada mobil yang baru ikut ngompren, kita tidak menghalanginya, sebab biasanya juga yang menjadi sopirnya adalah kawan-kawan kita yang lagi nganggur, jadi bagaimana kita mau menghalanginya? Pada dasarnya kita punya prinsip siapa saja boleh mengompren dijalur kita...”<sup>1</sup>

Dari hasil wawancara tersebut dapat terlihat bahwa siapa saja yang mempunyai kendaraan sejenis dengan omprengan yang ada yaitu seperti Suzuki Carry dapat mengomprenkan kendaraannya di jalur Tangerang terutama jalur Balaraja ke Tomang. Kegiatan omprengan ini dapat dikatakan lebih tua atau lebih dulu dari pada kendaraan umum yang ada pada saat sekarang ini, yaitu kendaraan umum yang melayani jalur Tangerang ke wilayah Tomang. Angkutan umum yang resmi pada jalur tersebut, pada awalnya dibuka atau dirintis oleh sebagian besar pengemudi omprengan yang ada. Seperti yang diutarakan oleh Bapak Yusuf salah satu pengemudi omprengan berikut ini:

---

<sup>1</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Sofyan, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB.

“... jalur angkutan umum yang ada atau yang resmi itu, yang merintis pembukaan jalur awalnya juga sebagian besar adalah dari kita-kita para sopir omprengan ini, namun setelah menjalani beberapa bulan menjadi supir angkutan resmi, akhirnya mereka kembali lagi ke mobil omprengan, karena menurutnya lebih enak menjadi supir omprengan dibandingkan menjadi supir angkutan resmi...”<sup>2</sup>

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa kegiatan omprengan ini tidak menimbulkan protes dari pengemudi angkutan umum yang resmi, karena para pengemudi yang resmi tersebut pada umumnya adalah merupakan rekan-rekan pengemudi omprengan juga. Hal inilah yang membuat para pengemudi omprengan tetap melakukan kegiatan ini.

Pada dasarnya para pemilik dan pengemudi omprengan tersebut menyadari bahwa apa yang dilakukannya tersebut merupakan kegiatan yang melanggar peraturan perundang-undangan yaitu undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, akan tetapi karena pekerjaan dibidang lain mereka tidak menguasai dan sudah terlanjur lama menggeluti profesi sebagai pengemudi omprengan, maka kegiatan tersebut tetap dijalaninya. Alasan lainnya adalah mereka berpendapat bahwa dengan menjadi pengemudi omprengan setidaknya mereka telah membantu masyarakat di wilayah tersebut terutama mereka yang bekerja di wilayah Jakarta. Pernyataan tersebut sesuai dengan apa yang diutarakan oleh Bapak Sofyan, salah seorang pengemudi omprengan berikut ini:

“... sebenarnya kami menyadari pak, kegiatan omprengan ini melanggar peraturan perundang-undangan, akan tetapi mau bagaimana lagi, karena kami tidak mempunyai keahlian dibidang lain, dan kami juga mempunyai

---

<sup>2</sup>Hasil Wawancara dengan Bapak Yusuf pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 13.00 WIB.

kewajiban untuk menghidupi keluarga, ya akhirnya kami menggeluti profesi ini. Selain itu pak, kami juga turut membantu masyarakat disekitar sini yang akan menuju Tomang, Bapak boleh liat, pada hari-hari tertentu terutama pada hari Senin di daerah sini terjadi penumpukkan penumpang yang tidak semuanya bisa diangkut oleh kendaraan umum yang resmi...”<sup>3</sup>

Berdasarkan pengamatan yang penulis lakukan, memang di kawasan tersebut pada hari-hari tertentu terutama pada hari Senin pagi terjadi penumpukkan penumpang yang akan menuju Jakarta/Tomang, dan kendaraan angkutan umum yang resmi pun tidak sanggup untuk menampung para penumpang tersebut. Hal inilah yang menjadi salah satu alasan mengapa para pengemudi omprengan di kawasan tersebut tetap eksis.

Terkait dengan legalisasi kendaraan omprengan, para pengemudi menuturkan bahwa sebenarnya mereka mempunyai itikad baik untuk menjadikan kendaraan omprengan mereka menjadi kendaraan umum resmi dengan menggunakan plat nomof warna kuning atau dengan kata lain kendaraan resmi yang memiliki persyaratan dan ijin, oleh karena keterbatasan dana yang dimiliki, maka keinginan tersebut sampai saat ini belum terealisasikan. Hal tersebut seperti yang diutarakan oleh Bapak Yusuf, salah seorang pengemudi omprengan:

“... kita sudah mencoba untuk mengurus surat-surat atau ijin omprengan ini agar menjadi angkutan umum resmi, atau dengan kata lain kuningisasi, tetapi kendalanya adalah biaya untuk melakukan kuningisasi tersebut sangat mahal, karena untuk melakukan kuningisasi tersebut menurut saya harus sekelas bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), jadi tidak sebanding dengan harga kendaraan yang saya pakai...”<sup>4</sup>

---

<sup>3</sup>Hasil wawancara dengan Bapak Sofyan, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB.

<sup>4</sup>Hasil wawancara dengan Bapak Yusuf, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut di atas, terlihat bahwa kesulitan untuk melegalkan omprengan menjadi angkutan umum yang resmi kendalanya adalah biaya untuk melegalkan kendaraan tersebut.

### 3.2 Pendapatan Pengemudi Kendaraan Omprengan

Berbicara mengenai pendapatan pengemudi kendaraan omprengan, berarti membicarakan mengenai keuntungan dan kerugian para pengemudi dari kegiatan omprengan tersebut. Para pengemudi kendaraan omprengan menyatakan bahwa agak sulit dalam menghitung besaran keuntungan dan kerugian yang diterima dari kegiatan omprengannya. Hal ini berdasarkan hasil wawancara dengan pengemudi omprengan Bapak Buyung berikut ini:

“... Kalo menghitung untung ruginya omprengan ini agak sulit juga yah, karena ada perbedaan antara mobil omprengan dengan kendaraan resmi, misalnya kalau kita mempunyai angkutan umum yang resmi mungkin kita hanya mengurus surat-suratnya satu tahun sekali dan setiap harinya jarang mengalami hambatan. Akan tetapi kalau omprengan ini kadang-kadang tidak menentu, kalau nasib lagi baik tidak sampai keluar uang, tetapi kalau lagi sial yaa mobil omprengan ini dikandangin terus kalau mau menebusnya bisa-bisa sampai Rp. 100.000,- sampai Rp. 200.000,-<sup>5</sup>

Berdasarkan wawancara tersebut, diperoleh penjelasan bahwa dalam menjalankan kendaraan omprengan, para pengemudi mengaku setiap harinya selalu kucing-kucingan dengan aparat Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten. Hal ini disebabkan oleh karena kendaraan omprengan tersebut sewaktu-waktu tidak luput

---

<sup>5</sup>Hasil Wawancara dengan Bapak Buyung, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 14.00 WIB.

dari kegiatan razia yang kerap dilakukan oleh aparat Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

Pendapatan yang didapat dari para pengemudi omprengan yang melayani trayek Balaraja-Tomang, setiap harinya tidak menentu. Akan tetapi berdasarkan wawancara penulis dengan para pengemudi omprengan, diperoleh keterangan bahwa rata-rata mereka dalam 1 (satu) hari hanya mendapatkan penghasilan sebesar Rp. 60.000,- (enam puluh ribu rupiah). Uang sebesar itu sudah dipotong untuk berbagai keperluan pengemudi omprengan, seperti untuk makan, biaya tol dan sebagainya. Pengemudi juga menceritakan bahwa dalam 1 (satu) hari mereka pada umumnya hanya kebagian 1 (satu) kali jalan/rit pulang pergi Balaraja-Tomang. Untuk bisa lebih dari 1 rit, mereka mengaku cukup sulit, hal ini disebabkan oleh karena banyaknya armada angkutan omprengan yang melayani trayek tersebut. Hal tersebut seperti dituturkan oleh Bapak Yahya, pengemudi omprengan berikut ini:

“... kalau untuk sekarang itu pak, dalam 1 rit kita hanya dapat Rp. 60.000,- itu bersih pak, saya sudah bisa makan dan bayar tol segala. Kalau untuk lebih dari 1 rit, sepertinya menurut saya sulit karena disini khan armada yang melayani trayek tersebut cukup banyak, sementara penumpang ramainya hanya pada pagi hari disaat berangkat kerja dan sore hari disaat pulang kerja...”<sup>6</sup>

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa pengemudi omprengan dan penelitian yang dilakukan, dalam hal biaya operasional sehari-hari sebenarnya lebih diuntungkan angkutan umum resmi, karena untuk angkutan umum resmi setiap harinya hanya membayar restribusi sebesar Rp. 1.000,- di setiap terminal. Sedangkan

---

<sup>6</sup>Hasil Wawancara dengan Bapak Yahya, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 15.00 WIB.

angkutan omprengan lebih dari itu karena setiap harinya bisa membayar Rp. 5.000,- s/d Rp. 10.000,-. Biaya tersebut biasanya dikeluarkan ditempat ngetem seperti di Balaraja maupun di Tomang. Tidak hanya pengeluaran untuk uang timer saja, karena dalam be.hadapan dengan petugas Polantas, kerugian pengemudi omprengan bisa lebih besar. Kalau angkutan umum yang resmi melanggar yang disita hanya surat-suratnya saja, sedangkan kalau pengemudi omprengan yang melanggar bisa kendaraannya yang disita. Hal tersebut sesuai dengan yang dikatakan saudara Sdr. Agus, salah seorang pengemudi omprengan:

“...Kalau untuk pengeluaran selama kita beroperasi dijalan, saya rasa pengeluaran kita ini mungkin lebih besar dari angkutan umum resmi pak, selain kita banyak mengeluarkan uang seperti untuk biaya timer yang ada di tempat ngetem di kawasan Balaraja juga di kawasan Tomang, juga kalau kita melanggar, mobil kita yang disita, sedangkan angkutan resmi hanya surat-suratnya yang disita...”<sup>7</sup>

### **3.3 Kegiatan Sehari-hari Pengemudi Omprengan**

Deskripsi mengenai kegiatan sehari-hari para pengemudi omprengan Balaraja-Tomang adalah menyangkut berbagai aktivitas pengemudi omprengan berkaitan dengan interaksi sosial yang terjadi selama dalam mengemudi omprengan tersebut. Kegiatan sehari-hari para pengemudi omprengan dapat dibagi-bagi menurut proses kegiatan mengemudi omprengan dalam melayani penumpang pada jalur Balaraja-Tomang seperti kegiatan mengemudi kendaraan, mencari penumpang, Istirahat dan mencari hiburan.

---

<sup>7</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Agus, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 15.00 WIB.



Di dalam melaksanakan kegiatan sehari-hari tersebut pengemudi omprengan melakukan interaksi sosial, yaitu menyangkut hubungan sosial pengemudi omprengan dalam berinteraksi dengan pengemudi omprengan lainnya, pengemudi angkutan umum yang lain, pengatur ngetem atau calo penumpang, para penumpang, para petugas baik dari Dinas lalu lintas jalan maupun petugas Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

a. Hubungan Sosial antara Pengemudi atau dengan Pengemudi Angkutan Umum Lainnya

Sebagaimana diketahui bahwa bentuk umum dari proses sosial adalah adanya interaksi sosial. Tanpa adanya interaksi sosial, maka tidak akan mungkin ada kehidupan bersama, termasuk kehidupan para pengemudi omprengan yang melakukan kegiatan melayani penumpang pada jalur Balaraja-Tomang. Bentuk-bentuk interaksi sosial yang ada dapat berupa kerjasama (*Cooperation*), persaingan (*Competition*) dan perselisihan/pertikaian (*Conflict*). Interaksi sosial antar pengemudi omprengan atau dengan pengemudi angkutan umum lainnya dapat berupa kerjasama, persaingan atau bahkan menyebabkan konflik.

1. *Kerjasama (cooperation)*

Kerjasama yang terbentuk antar pengemudi omprengan dalam melayani penumpang jalur Balaraja-Tomang merupakan bentuk nyata adanya interaksi sosial antar pengemudi omprengan tersebut. Persyaratan agar terjadi interaksi sosial seperti harus adanya kontak sosial dan komunikasi diantara mereka, itupun setiap hari mereka lakukan dalam aktivitasnya mengemudikan omprengan.

Contoh bentuk kerjasama yang terjadi antara pengemudi omprengan dengan pengemudi omprengan lainnya antara lain adalah apabila terjadi suatu musibah yang menimpa diantara mereka, maka satu sama lain mereka mengumpulkan uang alakadarnya untuk disumbangkan kepada pengemudi omprengan yang terkena musibah tersebut. Demikian juga beberapa kendaraan omprengan membantu untuk mengangkut keluarga yang mendapat musibah tanpa dipungut biaya. Kerjasama lain yang sangat penting adalah apabila ada diantara omprengan mereka ditangkap oleh petugas baik oleh petugas Polisi maupun dari DLLAJR, mereka ramai-ramai melakukan aksi unjuk rasa kekantor instansi yang melakukan penangkapan tersebut. Hal ini dilakukan dalam rangka mempertahankan eksistensi mereka dalam rangka pemenuhan kehidupannya. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara dengan saudara Sofyan, pengemudi omprengan yang mengatakan:

“...kerjasama diantara sesama pengemudi omprengan ada pak, seperti kalau ada yang mendapat musibah, biasanya semua kita patungan, terus ada sebagian kendaraan omprengan kita ada yang dipakai untuk keperluan keluarganya. Dan yang penting, kalau kita ditangkap terus oleh petugas DLLAJR atau polisi lalu lintas, kita biasanya unjuk rasa ramai-ramai kekantor mereka...”<sup>8</sup>

Demikian juga kerjasama antar pengemudi saat mencari penumpang yaitu dalam bentuk ngetem, dimana pengemudi yang ngetem harus mendaftar kepada petugas ngetem sesuai dengan urutannya.

Sedangkan kerjasama antara pengemudi omprengan dengan pengemudi angkutan yang resmi berdasarkan pengamatan penulis tidak terdapat hubungan

---

<sup>8</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Sofyan, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 15.00 WIB.

kerjasama. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara penulis dengan pengemudi omprengan Bapak Sugiri, berikut ini:

“...Kerjasama yang terjadi antara kita dengan pengemudi angkutan lain tidak ada sama sekali pak, karena selama ini yang ada justru persaingan dalam mencari penumpang yang melayani pada jalur yang sama yaitu Balaraja-Tomang...”<sup>9</sup>

## 2. Persaingan (*Competition*)

Bentuk-bentuk persaingan yang terjadi dalam kehidupan pengemudi omprengan pada jalur Balaraja-Tomang adalah adanya persaingan antar pengemudi omprengan atau dengan pengemudi angkutan umum lainnya. Persaingan mereka adalah dalam mencari penumpang dalam rangka pemenuhan kebutuhan hidupnya.

Persaingan untuk mendapatkan penumpang merupakan suatu hal yang harus mereka lakukan di dalam jalur yang dilaluinya agar mereka dapat mendapat pendapatan yang lebih besar. Untuk mencapai hal tersebut pengemudi omprengan di dalam mencari penumpang terdapat beberapa pola yaitu pola pertama adalah langganan, yaitu mengantar karyawan dalam suatu pabrik atau perusahaan dengan cara menjemput kerumah karyawan tersebut dan mengantarnya ke tempatnya bekerja pada pagi hari sekitar jam 06.30 WIB kemudian pada jam 15.30 WIB menjemput dari tempatnya bekerja dan mengantarnya kerumahnya.

Pola kedua yaitu dengan melakukan ngetem atau menunggu penumpang yang telah disepakati oleh para pengemudi yaitu di persimpangan Balaraja dan Jl. Tomang Raya. Pengemudi yang akan mengikuti ngetem harus mendaftar terlebih dahulu

---

<sup>9</sup>Hasil Wawancara dengan Bapak Sugiri, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 15.30 WIB.

kepada para calo atau petugas ngetem. Setelah mendapat gilirannya untuk mengangkut penumpang sebanyak kurang lebih 18 penumpang baru berangkat. Sedangkan pola ketiga yaitu dengan cara mencari penumpang tanpa ngetem, yaitu dengan selalu mencari penumpang di jalan-jalan yang dilalui yaitu jalur Balaraja-Tomang.

### 3. Perselisihan/pertikaian (*Conflict*)

Berdasarkan hasil pengamatan dan hasil wawancara dengan para pengemudi omprengan, selama ini hubungan yang terjadi diantara pengemudi omprengan yang mengakibatkan adanya perselisihan/pertikaian sudah tidak ada. Hal tersebut didasari oleh adanya rasa kebersamaan diantara mereka dan mereka merasa senasib dan sepejuangan. Namun demikian sempat pula terjadi konflik antara pengemudi omprengan dengan pengemudi angkutan kendaraan umum resmi pada bulan Juli 2008. Kejadian tersebut dipicu oleh penolakan para supir kendaraan umum angkutan resmi terhadap keberadaan kendaraan omprengan, akibatnya dari kejadian tersebut sejumlah kendaraan umum resmi dirusak oleh para pengemudi omprengan. Hal tersebut seperti yang diutarakan oleh Bapak Rizal, pengemudi omprengan yang menyatakan sebagai berikut:

"...Alhamdulillah, selama ini hubungan yang terjadi diantara sesama pengemudi omprengan tidak pernah terjadi perselisihan alias baik-baik saja pak, karena kita satu sama lain bisa saling menutupi. Misalnya ketika ada salah satu teman kita yang kurang dalam hal penghasilan, maka biasanya akan ditutupi oleh teman yang lain yang merasa cukup. Memang sempat terjadi perselisihan/pertikaian yang terjadi pada bulan Juli 2008, tapi perselisihan itu terjadi antara pengemudi kendaraan omprengan

dengan pengemudi kendaraan angkutan umum resmi, namun setelah itu tidak pernah terjadi lagi.....”<sup>10</sup>

b. Hubungan Sosial antara Pengemudi dengan Petugas Ngetem

Para calo atau petugas ngetem yang mengatur antri omprengan merupakan para pengemudi yang kendaraannya rusak atau sudah tidak operasi lagi. Para Petugas ngetem ini biasanya terdiri dari 4 (empat) sampai dengan 5 (lima) orang setiap regunya yang bertugas selama 4 jam setiap harinya.

Apabila pengemudi akan mengikuti ngetem, maka dia terlebih dahulu harus mendaftarkan antriannya sesuai dengan urutan pendaftarannya. Setiap kendaraan yang sudah mendapat sekitar 18 (delapan belas) penumpang, baru diberangkatkan dengan memberikan biaya ngetem sebesar Rp. 5.000,- dengan perincian Rp. 3.000,- untuk petugas ngetem, sedangkan yang Rp. 2.000,- dikumpulkan untuk keperluan uang rokok petugas Polantas setiap minggunya sebesar Rp. 200.000,-. Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Sdr. Gultom petugas ngetem berikut ini:

”... sopir omprengan yang ingin ikut ngetem disini, harus ikut mendaftar dulu kepada petugas ngetem pak, jadi mereka akan berangkat sesuai dengan urutannya apabila penumpang yang dinaikan sudah mendapatkan sekitar 18 orang. Setiap pengemudi yang mengetem diharuskan membayar sesuai kesepakatan yaitu Rp. 5.000,-. Uang buat kita hanya sebesar Rp. 3.000,- dan sisanya kita kumpulkan untuk petugas polantas, yaa sekedar untuk uang rokok petugaslah pak, karena mereka mengerti keberadaan dan profesi kita...”<sup>11</sup>

---

<sup>10</sup>Hasil Wawancara dengan Bapak Rizal, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 16.00 WIB.

<sup>11</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Gultom, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 16.00 WIB.

Jumlah uang yang berhasil dikumpulkan dari pembayaran para pengemudi sebesar Rp. 5.000,- kepada petugas ngetem tersebut, kemudian dikumpulkan oleh koordinatornya yaitu Bapak Rizal, atau sesuai dengan regunya. Kemudian hasilnya dibagikan kepada masing-masing calo atau petugas ngetem tersebut. Setiap harinya rata-rata mereka mendapatkan penghasilan berkisar antara Rp. 30.000 sampai dengan Rp. 40.000,-.

c. Hubungan Sosial Pengemudi dengan Penumpang

Hubungan sosial antara pengemudi dengan penumpang adalah dimana pengemudi melayani jasa angkutan untuk penumpang pada jalurnya, sedangkan penumpang membayar ongkos kepada pengemudi. Untuk penumpang yang naik omprengan dari Balaraja menuju Tomang ongkosnya adalah sebesar Rp. 6.000,- dari Balaraja sampai dengan setelah persimpangan pasar Cengkareng sebesar Rp. 3.000,-, tetapi kalau membayar Rp. 2.000,- juga diterima oleh pengemudi. Hal ini seperti yang dikatakan oleh Saudara Sapri, pengemudi omprengan berikut ini:

"... Tarif ongkos omprengan yang diberlakukan disini adalah sesuai dengan kesepakatan kita bersama pak, kalau dari Balaraja menuju Tomang tarifnya Rp. 6.000,- sedangkan kalau turun setelah persimpangan Cengkareng Rp. 3.000,-. Tetapi kalau setelah persimpangan pasar Cengkareng ada yang membayar Rp. 2.000,- juga kita terima koq..."<sup>12</sup>

Para pengemudi omprengan menyadari bahwa para penumpang merupakan salah satu kunci penting dalam rangka meningkatkan penghasilan dan demi tetap

---

<sup>12</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Sapri, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 16.00 WIB.

eksisnya kendaraan omprengan mereka. Untuk itu mereka selalu berusaha memberikan pelayanan yang baik dan berusaha meminimalisir agar jangan sampai terjadi ketidakpuasan yang dirasakan oleh penumpang.

d. Hubungan Sosial Pengemudi dengan Petugas Polantas

Hubungan sosial antara pengemudi dengan petugas Polantas adalah adanya saling kerjasama diantara mereka. Dalam hal ini kerjasama antara pengemudi omprengan dengan para petugas Polantas di jalan adalah dalam rangka menghormati kewajiban masing-masing. Bentuk kerjasama ini adalah apabila pengemudi omprengan menaikan atau menurunkan penumpang, tidak sangat mencolok didepan petugas Polantas yang sedang bertugas.

Para anggota Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten menyadari bahwa kendaraan omprengan ini sangat dibutuhkan oleh masyarakat pengguna jasa angkutan umum dari Balaraja menuju kawasan Tomang, sehingga keberadaan dari kendaraan omprengan tersebut sudah sangat sulit untuk di hilangkan. Hal tersebut seperti yang diutarakan oleh Bripta A. Hajaji berikut ini:

"... Saya sudah bertugas di Satlantas selama 8 tahun nDan, sebelum saya bertugas di satlantas, kendaraan omprengan itu memang sudah ada bahkan sudah beberapa kali ditertibkan, tapi tetap saja mereka muncul lagi. Bahkan pernah beberapa tahun yang lalu ada perintah dari atasan untuk menertibkan kendaraan omprengan ini, tapi yang terjadi adalah mereka berunjuk rasa besar-besaran ke kantor. Setelah kejadian itu akhirnya saya tidak menilang mereka kalau tidak ada perintah dari atasan atau pelanggaran yang mencolok yang mereka lakukan..."<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup>Hasil Wawancara penulis dengan Bripta A. Hajaji, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB di Pos Polisi Lalu Lintas Citra Raya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan petugas Polantas tersebut dapat diperoleh kesimpulan bahwa mengapa petugas Polantas selama ini tidak melakukan penertiban ataupun tilang terhadap keberadaan mereka. Hal tersebut dikarenakan adanya suatu pertimbangan dari petugas Polantas, karena apabila mereka melakukan penertiban atau melakukan tindakan Tilang terhadap omprengan tersebut, maka resikonya akan lebih besar, yaitu para pengemudi tersebut akan melakukan aksi unjuk rasa yang dapat mengarah kepada terjadinya kerusuhan dan anarkisme.

Hubungan lainnya yang terjadi yaitu apabila ada pengemudi omprengan yang tertangkap oleh petugas Polantas, maka pengemudi omprengan tersebut biasanya akan langsung mencari petugas yang menangkapnya, kemudian pengemudi omprengan yang tertangkap tersebut akan meminta bantuan kepada petugas yang menangkapnya.

#### **3.4 Pola-pola Kehidupan Sosial Pengemudi Omprengan**

Pola-pola kehidupan sosial para pengemudi omprengan yang melayani jalur Balaraja-Tomang meliputi berbagai kondisi dan perilaku para pengemudi selama melakukan aktivitasnya mengemudikan omprengan. Berdasarkan hasil pengamatan dan wawancara peneliti selama penelitian, didapatkan gambaran mengenai pola-pola kehidupan sosial mereka. Dimana pola-pola kehidupan sosial para pengemudi secara umum dan secara terus menerus berulang serta menunjukkan adanya keteraturan sosial dalam kehidupan para pengemudi omprengan tersebut. Pola-pola kehidupan sosial



yang terjadi tersebut diantaranya adalah waktu istirahat dan hiburan para pengemudi omprengan.

Pada waktu istirahat karena kelelahan atau kepenatan, biasanya para pengemudi omprengan tersebut melakukannya dengan minum kopi atau teh dan makan di warung-warung pinggir jalan sekitar tempat mereka mangkal. Sambil menunggu penuhnya kendaraan biasanya digunakan untuk mengobrol dan santai maupun dengan hiburan main kartu sesama pengemudi.

### **3.5 Pedoman-pedoman yang digunakan**

Pedoman-pedoman yang digunakan oleh pengemudi omprengan dalam melakukan pekerjaannya merupakan konsepsi yang hidup dalam alam pikiran para pengemudi dalam bersikap dan bertindak. Konsepsi-konsepsi tersebut dibawa oleh para pengemudi yang berasal dari daerah dan suku bangsa yang berbeda serta latar belakang budaya yang berbeda pula. Namun dalam kehidupan sosial para pengemudi sikap dan perilaku mereka terasimilasi menjadi nilai-nilai dan norma-norma yang dijadikan sebagai pedoman bersama oleh setiap pengemudi dalam aktivitasnya mengemudikan omprengan.

Walaupun demikian sikap dan perilaku tertentu (yang bersifat khusus) masih tetap nampak yang didasari oleh nilai-nilai daerah darimana mereka berasal. Kecenderungan-kecenderungan pengelompokan dalam pergaulan secara umum juga didasarkan pada suku dan asal daerah mereka. Namun interaksi sosial diantara mereka dan sikap serta perilaku mereka dalam menghadapi atau merespon situasi dan kondisi kehidupan dalam kegiatan mengemudi, mereka berpegang pada pedoman-

pedoman yang secara umum mereka terima dan lakukan. Pedoman-pedoman tersebut antara lain adalah sebagai berikut:

- a. Persaingan antara pengemudi, khususnya dalam mencari penumpang berlaku persaingan bebas, dalam artian untuk mencari penumpang, mereka bebas melakukan dimana saja asal masih dalam jalurnya.
- b. Kerjasama, apabila mereka melakukan ngetem (menunggu penumpang dengan antri), mereka sebelumnya mendaftarkan diri terlebih dahulu kepada mereka atau rekannya yang lagi bertugas ngetem atau calo untuk mendaftar. Setelah mendapatkan penumpang penuh sekitar 18 orang mereka boleh berangkat dan membayar Rp. 5.000,-
- c. Dalam menaikkan dan menurunkan penumpang tidak boleh mencolok atau tidak boleh dilakukan didepan para petugas Polantas yang sedang melaksanakan tugas di lapangan.
- d. Apabila tidak ikut mendaftarkan diri untuk ngetem, maka pengemudi tidak boleh menaikkan penumpang dari persimpangan Balaraja dan di kawasan Tomang.

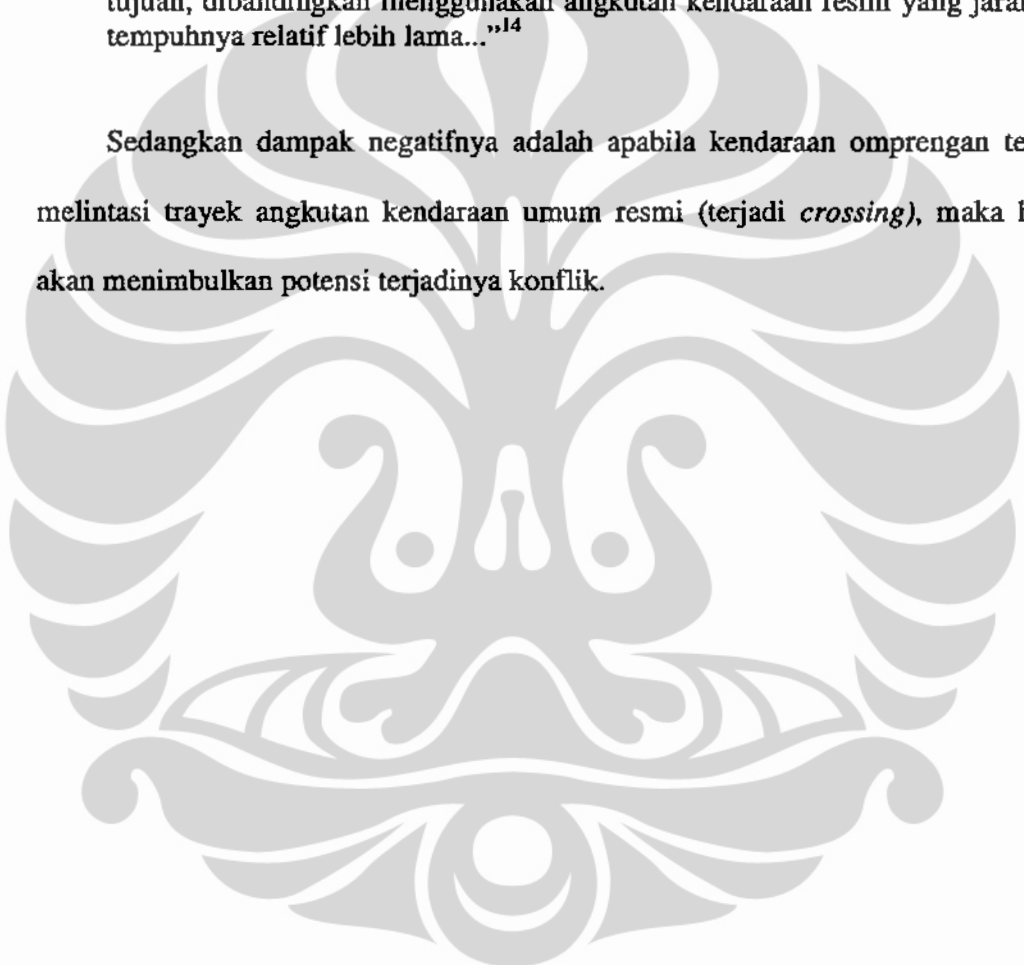
### **3.6 Keuntungan dan Kerugian Keberadaan Kendaraan Omprengan**

Keberadaan kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang khususnya trayek Balaraja-Tomang, bagaimanapun menimbulkan dampak positif dan dampak negatif. Dampak positif yang ditimbulkan adalah keberadaan kendaraan omprengan dapat menjangkau wilayah yang tidak dilintasi oleh kendaraan umum resmi, sehingga masyarakat pengguna angkutan dapat terlayani (*Supply and demand*). Hal ini

berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Sdr. Heri, salah seorang pengguna jasa kendaraan omprengan, yang menuturkan:

“... Dengan adanya kendaraan omprengan yang melayani trayek Balaraja-Tomang ini, benar-benar sangat membantu saya, karena kebetulan daerah tempat tinggal saya tidak bisa dilalui oleh angkutan kendaraan resmi, maka dengan adanya kendaraan omprengan ini, daerah tempat tinggal saya bisa dilaluinya. Selain itu naik kendaraan omprengan lebih cepat sampai tujuan, dibandingkan menggunakan angkutan kendaraan resmi yang jarak tempuhnya relatif lebih lama...”<sup>14</sup>

Sedangkan dampak negatifnya adalah apabila kendaraan omprengan tersebut melintasi trayek angkutan kendaraan umum resmi (terjadi *crossing*), maka hal itu akan menimbulkan potensi terjadinya konflik.



---

<sup>14</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Heri, salah seorang pengguna jasa kendaraan omprengan trayek Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 9.00 WIB.

**BAB IV**

**PERAN SATLANTAS POLRES METRO TANGERANG KABUPATEN**

**DALAM PENERTIBAN KENDARAAN OMPRENGAN**

Kendaraan jenis omprengan merupakan salah satu permasalahan sosial yang sampai saat ini belum dapat terselesaikan di wilayah Kabupaten Tangerang. Untuk itu merupakan kewajiban dari Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam rangka menertibkan kendaraan jenis omprengan ini. Hal tersebut sesuai dengan yang diamanatkan dalam Undang-undang No. 2 Tahun 2002, bahwa Polisi dalam hal ini Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten mempunyai kewajiban dalam rangka melindungi, mengayomi dan melayani masyarakat serta menegakkan hukum terhadap berbagai hal yang meresahkan masyarakat juga berbagai hal yang menyimpang dari peraturan perundang-undangan.

Dasar hukum Polri menertibkan kendaraan jenis omprengan ini juga termaktub dalam Pasal 264 dan Pasal 265 ayat (1) Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam pasal 264 undang-undang tersebut menyebutkan bahwa pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan dilakukan oleh: (a) Petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia; dan (b) Penyidik Pegawai Negeri Sipil di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sedangkan dalam Pasal 265 ayat (1) menyebutkan bahwa: Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan sebagaimana

dimaksud dalam Pasal 264 meliputi pemeriksaan: (a) Surat Izin Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor, atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor; (b) tanda bukti lulus uji bagi kendaraan wajib uji; (c) fisik Kendaraan Bermotor; (d) daya angkut dan/atau cara pengangkutan barang; dan/atau (e) izin penyelenggaraan angkutan.

Dalam rangka menertibkan kendaraan jenis omprengan ini, Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten melakukannya dengan cara *pre-emptif, preventif-persuasif dan represif-educatif*.

Penjabaran dari tugas polantas tersebut lebih lengkapnya adalah sebagai berikut:

1. Tugas pre-emptif
  - a. Memberikan penerangan, penyuluhan/sosialisasi tata tertib berlalu lintas dengan pola penyebaran brosur, selebaran dan spanduk;
  - b. Memberikan teguran, arahan yang simpatik terhadap pelanggaran sekecil apapun yang bersifat mendidik sehingga pengguna jalan akan sadar dan disiplin dalam berlalu lintas;
  - c. Melakukan penjagaan dan pengaturan untuk mencegah terjadinya pelanggaran lalu lintas
  - d. Memberdayakan potensi masyarakat untuk dapat ikut berpartisipasi dalam mensukseskan penertiban lalu lintas;
  - e. Koordinasi dengan instansi terkait untuk pemecahan permasalahannya;
2. Tugas Prefentif Persuasif:
  - a. Melaksanakan penjagaan di tempat-tempat operasional angkutan umum plat hitam;

- b. Melaksanakan patroli ke tempat-tempat operasional angkutan umum plat hitam;
  - c. Melaksanakan tatap muka dengan instansi terkait dan elemen masyarakat yang terlibat langsung dalam permasalahan;
3. Represif/Represif Edukatif
- a. Melakukan tindakan peneguran terhadap pelanggar lalu lintas (angkutan umum plat hitam);
  - b. Melakukan tindakan penilangan terhadap pelanggar lalu lintas dalam keadaan terpaksa untuk di proses secara hukum terutama angkutan umum plat hitam;
  - c. Melakukan sita kendaraan angkutan umum plat hitam sampai fisik kendaraannya atau administrasinya sesuai dengan ketentuan undang-undang.

Dalam upaya penertiban kendaraan jenis omprengan tersebut selain dengan cara-cara tersebut diatas, Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten juga melakukannya dengan cara membentuk Badan Koordinasi Lalu Lintas (Bakorlantas) yang ditanda tangani oleh Bupati Kabupaten Tangerang pada tanggal 31 Agustus 2005. Pembentukan Bakorlantas tersebut dilakukan bersama-sama antara Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, Dinas Perhubungan Kabupaten Tangerang dan Juga Organda Kabupaten Tangerang.

#### **4.1 Penegakkan Hukum dengan Bukti Pelanggaran (Tilang)**

Penegakan hukum dengan bukti pelanggaran (Tilang) merupakan suatu upaya penegakan hukum yang dilakukan oleh polisi lalu lintas Metro Tangerang Kabupaten terhadap pengguna jalan umum yang melakukan pelanggaran terhadap peraturan-peraturan perundang-undangan lalu lintas.

Pelanggaran peraturan perundang-undangan lalu lintas tersebut adalah sesuai dengan penjelasan dalam pasal 211 KUHAP yaitu sebagai berikut:

- a. Mempergunakan jalan dengan cara yang dapat merintangi membahayakan ketertiban atau keamanan lalu lintas atau mungkin dapat menimbulkan kerusakan pada jalan;
- b. Mengemudikan kendaraan bermotor yang tidak dapat memperlihatkan Surat Izin Mengemudi (SIM), Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) yang sah atau tanda bukti, lainnya yang diwajibkan menurut ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan atau ia dapat memperlihatkannya tetapi masa berlakunya sudah habis (kadaluwarsa);
- c. Membiarkan atau memperkenankan kendaraan bermotor dikemudikan oleh orang yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM);
- d. Tidak memenuhi ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan tentang penomoran, penerangan, peralatan, perlengkapan, dan pemuatan kendaraan;
- e. Membiarkan kendaraan bermotor yang ada di jalan tanpa dilengkapi plat nomor kendaraan yang sah, sesuai dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan yang bersangkutan;

- f. Pelanggaran terhadap perintah yang diberikan oleh petugas pengatur lalu lintas jalan dan atau isyarat alat pengatur lalu lintas jalan, rambu-rambu atau tanda yang ada di permukaan jalan;
- g. Pelanggaran terhadap ketentuan tentang ukuran dan muatan yang diizinkan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau cara memuat dan membongkar barang;
- h. Pelanggaran terhadap izin trayek, jenis kendaraan yang diperbolehkan beroperasi di jalan yang ditentukan.

Dengan adanya Undang-Undang Lalu lintas yang baru yaitu Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 sebagai pengganti dari Undang-undang Lalu Lintas No. 14 Tahun 1992, proses mekanisme penindakan dengan Tilang terhadap kendaraan jenis omprengan dilakukan sebagaimana yang tercantum dalam Pasal 267, Pasal 268 dan Pasal 269, yaitu sebagai berikut:

#### Pasal 267

- (1) Setiap pelanggaran di bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diperiksa menurut acara pemeriksaan cepat dapat dikenai pidana denda berdasarkan penetapan pengadilan.
- (2) Acara pemeriksaan cepat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat dilaksanakan tanpa kehadiran pelanggar.
- (3) Pelanggar yang tidak dapat hadir sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dapat menitipkan denda kepada bank yang ditunjuk oleh Pemerintah.
- (4) Jumlah denda yang dititipkan kepada bank sebagaimana dimaksud pada ayat (3) sebesar denda maksimal yang dikenakan untuk setiap pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- (5) Bukti penitipan uang denda wajib dilampirkan dalam berkas bukti pelanggaran.



#### Pasal 268

- (1) Dalam hal putusan pengadilan menetapkan pidana denda lebih kecil daripada uang denda yang dititipkan, sisa uang denda harus diberitahukan kepada pelanggar untuk diambil.
- (2) Sisa uang denda sebagaimana dimaksud pada ayat (1) yang tidak diambil dalam waktu 1 (satu) tahun sejak penetapan putusan pengadilan disetorkan ke kas negara.

#### Pasal 269

- (1) Uang denda yang ditetapkan pengadilan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 267 ayat (1) disetorkan ke kas negara sebagai penerimaan negara bukan pajak.
- (2) Sebagian penerimaan negara bukan pajak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dialokasikan sebagai insentif bagi petugas Kepolisian Negara Republik Indonesia dan Penyidik Pegawai Negeri Sipil yang melaksanakan penegakan hukum di Jalan yang pelaksanaannya sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

#### **4.2 Pertimbangan Polantas Melakukan Penindakan dengan Tilang Terhadap Omprengan**

Di dalam melakukan penindakan dengan menggunakan Tilang terhadap omprengan yang dilakukan oleh anggota Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten didasari oleh beberapa dasar pertimbangan, yaitu:

##### **a. Kebijakan Pimpinan**

Adanya kebijakan Pimpinan satuan baik itu Kasat Lantas, Kapolres atau Kadit Lantas tentang harus dilaksanakan penindakan dengan menggunakan Tilang terhadap omprengan. Kebijakan ini biasanya dilakukan apabila terdapat keluhan atau protes dari pengemudi angkutan umum lainnya atau mendapat sorotan dari wartawan melalui media massa. Hal ini dapat berupa adanya ketidaktertiban dari pengemudi

omprengan dalam mencari penumpang yaitu dengan cara antri atau memarkir kendaraan omprengannya di jalan dengan tidak tertib atau teratur sehingga menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas. Seperti dikatakan oleh AKP Matrobin, Kanit Patroli Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten berikut ini:

”... Penindakan dengan Tilang terhadap omprengan ini kalau saya mendapat perintah langsung dari pimpinan nDan, kalau tidak ada perintah ya kita juga tidak melakukan penindakan. Karena khan jumlah kendaraan jenis omprengan ini lumayan banyak, jadi sangat sulit untuk dihilangkan, karena jauh sebelum saya berdinis disini, kendaraan omprengan tersebut memang sudah ada...”<sup>1</sup>

Dari hasil wawancara tersebut diatas dapat diinterpretasikan bahwa anggota Polantas akan melakukan penindakan dengan Tilang apabila mendapat perintah dari pimpinannya atau tergantung dari pimpinannya atau Kasat Lantasnya.

b. Operasi Khusus

Apabila terdapat operasi khusus di bidang lalu lintas seperti operasi Zebra, operasi simpatik dan sebagainya, anggota akan melaksanakan penindakan dengan menggunakan Tilang terhadap omprengan dengan tegas. Hal ini disebabkan karena adanya target Tilang yang harus dipenuhi dalam operasi tersebut. Pelaksanaan penindakan dengan Tilang terhadap omprengan pada saat operasi khusus ini, sudah mendapat perhatian dari pengemudi omprengan. Kalau ada operasi khusus para pengemudi saling memberikan informasi, sehingga banyak pengemudi omprengan yang menghindar atau tidak melewati dimana operasi itu dilaksanakan.

---

<sup>1</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Matrobin, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 16.00 WIB di Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

Pengemudi omprengan sudah memakluminya dan apabila tertangkap kemudian dilakukan penindakan dengan Tilang tidak akan melakukan protes. Hal ini seperti yang dikatakan oleh Sdr. Rizal, saat wawancara dengan penulis berikut ini:

"...Kalau misalnya ada operasi yang digelar oleh Polantas, kita biasanya memberikan informasi kepada teman-teman sesama sopir omprengan supaya tidak melewati jalur operasi itu dilaksanakan, apabila ternyata memang masih ada juga yang tetap melewati dimana operasi itu dilakukan dan ternyata mereka tertangkap, kita menerimanya dan tidak melakukan protes. Karena itu khan memang tugasnya dari polisi lalu lintas, pak..."<sup>2</sup>

c. Individu Petugas Polantas

Petugas Polantas akan melakukan Tilang terhadap kendaraan omprengan berdasarkan pertimbangan individu polantas itu sendiri, dalam artian bahwa petugas tersebut melihat langsung bentuk pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi omprengan, seperti menaikkan dan menurunkan penumpang didekat petugas Polantas yang sedang melaksanakan tugas pengaturan lalu lintas terutama pada jam-jam sibuk. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara penulis dengan Bripka A. Hajaji Anggota Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten berikut ini:

"...Apabila terdapat pengemudi omprengan yang melanggar rambu-rambu lalu lintas atau mereka menaikkan, menurunkan penumpang secara mencolok didepan saya, dan saat itu saya melaksanakan tugas pengaturan, maka kendaraan omprengan itu tanpa kompromi langsung saya Tilang nDan."<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Rizal, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB.

<sup>3</sup>Hasil Wawancara penulis dengan Bripka A. Hajaji, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 14.00 WIB di Pos Polisi Lalu Lintas Citra Raya.

### **4.3 Pertimbangan Polantas Untuk Tidak Melakukan Penindakan dengan Tilang**

Selain adanya pertimbangan dalam melakukan penindakan dengan menggunakan Tilang terhadap kendaraan omprengan yang dilakukan oleh anggota Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, juga ada dasar pertimbangan mengapa anggota Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten tidak melakukan penindakan dengan Tilang. Beberapa masalah yang menjadi dasar pertimbangan tidak dilakukannya penindakan dengan Tilang tersebut, diantaranya adalah:

a. Kendaraan omprengan masih dibutuhkan Masyarakat

Keberadaan angkutan umum resmi yang melayani jalur Balaraja-Tomang dalam pengoperasiannya selain mempunyai dampak positif juga mempunyai dampak negatif. Secara umum dampak negatif yang dirasakan oleh para pengguna jasa angkutan umum resmi yang melayani trayek tersebut, antara lain adalah:

- Waktu tunggu dan waktu perjalanan yang lama serta tidak adanya jadwal yang tetap;
- Terasa kurang aman dan nyaman dalam kendaraan;
- Penuh sesaknya penumpang terutama pada jam-jam sibuk;
- Adanya keterbatasan waktu operasionalnya.

Dengan adanya dampak negatif atau rendahnya kualitas pelayanan dari angkutan umum resmi tersebut, maka menjadikan kendaraan omprengan ada yang melayani jalur Balaraja-Tomang yang merupakan primadona bagi para penumpangnya. Salah satu alasannya adalah mereka menganggap bahwa dengan menaiki kendaraan

omprengan mereka akan merasa lebih aman dan nyaman, selain itu tidak perlu berdesak-desakan seperti ketika menaiki angkutan umum yang resmi.

Kemudian dari segi waktu, kendaraan omprengan akan lebih cepat sampai tujuan karena tidak berhenti disepanjang jalan menaikkan dan menurunkan penumpang. Hal tersebut sesuai dengan hasil wawancara penulis dengan Sdr. Dahlan, salah seorang penumpang omprengan jalur Balaraja-Tomang berikut ini:

“...Saya bekerja di daerah Tomang sebagai karyawan toko, hampir setiap hari saya naik omprengan jalur ini, karena selain cepat sampai tujuan, dalam kendaraan omprengan ini saya merasa aman dan nyaman, bahkan sering selama dalam perjalanan ini saya tidur, tidak terasa tau-tau dah sampai tujuan...”<sup>4</sup>

b. Kebijakan Pimpinan

Kebijakan untuk tidak melakukan penindakan dengan Tilang juga akibat adanya kebijakan dari pimpinan dalam hal ini adalah Pimpinan Polres Metro Tangerang Kabupaten. Hal ini dilakukan apabila dalam prakteknya kendaraan omprengan tersebut tidak terdapat tekanan atau sorotan dari pengemudi angkutan lain yang resmi atau dari wartawan di media massa. Kebijakan ini diambil oleh karena pertimbangan bahwa kendaraan omprengan tersebut sudah puluhan tahun beroperasi dan sangat dibutuhkan oleh masyarakat di sekitarnya, disamping memang sampai saat ini belum terdapat solusi dalam rangka menghilangkannya.

Terlebih pada masa reformasi seperti sekarang ini, dimana masyarakat sangat kritis dalam menanggapi berbagai kebijakan publik yang dikeluarkan oleh

---

<sup>4</sup>Hasil Wawancara dengan Sdr. Dahlan, penumpang kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 9.00 WIB.

pemerintah. Apabila kebijakan yang dikeluarkan tersebut dirasa merugikan, maka masyarakat biasanya menggunakan saluran unjuk rasa sebagai tempat untuk menyampaikan pendapatnya, yang tidak jarang aksi unjuk rasa tersebut berakhir anarkis. Tidak terkecuali dengan kebijakan dalam melakukan penindakan kendaraan omprengan, Pimpinan Polres Metro Tangerang Kabupaten mempunyai pertimbangan bahwa apabila melakukan penindakan terhadap kendaraan omprengan tersebut, dikhawatirkan akan terjadi aksi unjuk rasa yang pada akhirnya menjadi konflik sosial yang meluas di wilayah Kabupaten Tangerang, sehingga Pimpinan Polres Metro Tangerang Kabupaten tidak ingin menjadikan anggota Polantas sebagai pemicu konflik tersebut.

Pertimbangan tersebut bukan tanpa alasan, karena kejadian tersebut sebelumnya pernah terjadi beberapa waktu tahun yang lalu, dimana setelah dilakukan penindakan dengan menggunakan Tilang, kemudian terjadi aksi unjuk rasa oleh para pengemudi omprengan ke kantor Polres Metro Tangerang Kabupaten dan sempat berakhir dengan ricuh. Hal ini sesuai dengan hasil wawancara penulis dengan Wakil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten AKP Darto, berikut ini:

“... Penindakan kendaraan omprengan dengan Tilang pada jalur Balaraja-Tomang tidak kita lakukan secara tegas, karena pimpinan tidak menghendaki terjadinya unjuk rasa yang dilakukan oleh para pengemudi omprengan, seperti yang terjadi beberapa waktu lalu dan anggota diharapkan tidak menjadi pemicu terjadinya hal-hal yang tidak diinginkan, pada intinya Pimpinan menghendaki agar kamtibmas di wilayah ini berjalan dengan kondusif...”<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Darto, WakaSatlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 14.00 WIB di kantor Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

c. Individu Petugas Polantas

Secara individu, petugas Polantas mempunyai anggapan bahwa kendaraan omprengan tersebut sudah beroperasi selama bertahun-tahun, dan untuk menghilangkannya sangat sulit. Sebagai contoh jika petugas Polantas melakukan penindakan dengan Tilang, tidak lama kemudian maka ada dari rekannya yang mengurus kendaraan omprengan tersebut, dan tak lama kemudian maka kendaraan omprengan tersebut beroperasi kembali. Hal ini seperti yang dikatakan oleh AKP Matrobin, Kanit Patroli Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten berikut ini:

"...Kalau tidak ada perintah dari atasan atau operasi khusus, saya tidak akan melakukan penindakan dengan Tilang nDan. Karena pengalaman saya sudah beberapa kali ditertibkan, namun kemudian beroperasi lagi. Menurut saya memang sulit untuk menertibkan kendaraan omprengan ini, karena masyarakat masih membutuhkan kendaraan omprengan itu..."<sup>6</sup>

Dari hasil wawancara tersebut dapat disimpulkan bahwa anggota Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten tidak akan melakukan penindakan dengan Tilang terhadap kendaraan omprengan tersebut, karena walaupun dilakukan penertiban dan penindakan, maka tidak lama kemudian akan muncul lagi, begitu seterusnya. Disamping itu adalah bahwa pada kenyataannya kendaraan omprengan tersebut masih sangat dibutuhkan oleh masyarakat pengguna jasa angkutan umum.

---

<sup>6</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Matrobin, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 16.00 WIB di Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

d. Tidak Adanya Protes dari Pengemudi Angkutan Resmi Lainnya

Para pengemudi angkutan umum lainnya yaitu pengemudi angkutan umum yang resmi mendapatkan izin dari pemerintah jalur Balaraja-Tomang, tidak pernah melakukan protes terhadap keberadaan dan kegiatan omprengan jalur Balaraja-Tomang ini. Hal tersebut dikarenakan para pengemudi angkutan umum resmi merasa bahwa kegiatan kendaraan omprengan yang beroperasi sekarang adalah sudah lebih dahulu ada dari pada angkutan umum resmi saat ini. Hal ini berdasarkan hasil wawancara penulis dengan Bapak Mamat, salah seorang pengemudi angkutan umum resmi jurusan Balaraja-Tomang, berikut ini:

"...Terhadap keberadaan kendaraan omprengan jalur itu, kita tidak pernah melakukan protes pak, karena saya merasa mereka memang sudah lebih dulu ada dari pada kita. Selain itu karena setoran saya sudah terpenuhi oleh pemilik mobil dan saya juga bisa membawa sedikit untuk dibawa pulang, jadinya kendaraan omprengan itu tidak terlalu berpengaruh terhadap penghasilan saya..."<sup>7</sup>

Berdasarkan hasil wawancara tersebut terlihat bahwa pengemudi angkutan umum resmi lainnya yang melayani jalur yang sama dengan jalur yang dilalui oleh kendaraan omprengan tidak merasa terganggu atau terpengaruh masalah setorannya atau penghasilannya, disamping karena mereka merasa bahwa kendaraan omprengan tersebut sudah lebih dulu beroperasi dari pada angkutan yang resmi.

Permasalahan ini pula yang menjadi salah satu dasar pertimbangan bagi Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten untuk tidak melakukan penindakan

---

<sup>7</sup>Hasil Wawancara dengan Bpk Mamat, pengemudi angkutan resmi trayek Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Februari 2010, jam 10.00 WIB.



terhadap kendaraan omprengan tersebut, seperti yang diutarakan oleh Wakil Satlantas

Polres Metro Tangerang Kabupaten AKP Darto, berikut ini:

”...Selama ini, belum pernah ada protes dari pengemudi atau pemilik angkutan umum resmi lainnya yang jalurnya dilewati oleh kendaraan omprengan tersebut. Karena tidak adanya protes, maka hal itu menjadi salah satu pertimbangan dari kita mengapa kita tidak melakukan penindakan dan penertiban terhadap kendaraan omprengan jalur tersebut.”<sup>8</sup>

#### 4.4 Penyimpangan Petugas Polantas

Dalam prakteknya, kegiatan omprengan yang melayani jalur Balaraja-Tomang, berdasarkan hasil pengamatan penulis telah terjadi beberapa bentuk pelanggaran dan penyimpangan yang dilakukan oleh oknum petugas Polantas. Hal ini berdasarkan hasil temuan di lapangan bahwa setiap seminggu sekali pengemudi omprengan yang mempunyai hubungan baik akan memberikan uang sebesar Rp. 200.000,- (dua ratus ribu rupiah) kepada Briпка AH. Namun uang ini menurut para pengemudi omprengan diistilahkan dengan ”uang rokok” yang bertujuan untuk membantu apabila terdapat dari sebagian pengemudi yang menjumpai masalah seperti diambil surat-suratnya dan ditangkap kendaraannya oleh petugas lain. Dengan adanya ”uang rokok” tersebut, pengemudi akan lebih mudah dalam meminta bantuan kepada Briпка AH untuk mengurusnya.

Uang yang diberikan oleh pengemudi omprengan kepada Briпка AH tersebut adalah merupakan hasil dari setiap kali kendaraan omprengan itu ngetem yaitu

---

<sup>8</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Darto, WakaSatlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, pada hari Sabtu, 9 Februari 2010, jam 14.00 WIB di kantor Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten.

sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah). Hal tersebut seperti yang dikatakan oleh Sdr. Yusuf, salah satu pengemudi omprengan kepada penulis, berikut ini:

"...Setiap kali kita ngetem, kita sepakat untuk mengumpulkan uang sebesar Rp. 2.000,- (dua ribu rupiah) yang akan kita berikan kepada Bripka AH setiap minggunya, yaa sekedar untuk uang rokoklah pak. Tujuannya adalah supaya Beliau itu bisa membantu kita apabila salah satu dari pengemudi kita diambil surat-suratnya oleh petugas, khususnya dari Sabhara. Akan tetapi bukan berarti dengan saya memberikan uang tersebut lalu saya seenaknya minta tolong sama Beliau pak, karena saya tetap menghormati Beliau sebagai anggota Polisi yang bertugas di lapangan..."<sup>9</sup>

Berdasarkan hasil wawancara dengan Wakil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, terkait dengan uang yang diberikan oleh pengemudi omprengan kepada anggota Polantas, beliau tidak mengetahuinya, seperti yang diutarakan kepada penulis berikut ini:

"...Kita tidak mengetahui apakah ada anggota kita yang melindungi kendaraan omprengan tersebut atau tidak, tapi sepengetahuan saya sih tidak ada. Yang jelas, kita memang tidak pernah mendapatkan apa-apa dari kendaraan omprengan tersebut..."<sup>10</sup>

Dari hasil wawancara tersebut dapat diinterpretasikan bahwa secara organisasi, Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten tidak melakukan penyimpangan dalam kegiatan omprengan tersebut. Jikapun memang ada yang melakukan penyimpangan, hal itu dilakukan oleh oknum yang mencari keuntungan dengan menyalahgunakan jabatannya sebagai anggota Polantas.

---

<sup>9</sup>Hasil Wawancara dengan Bapak Yusuf pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB.

<sup>10</sup>Hasil Wawancara penulis dengan AKP Darto, WakaSatlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, pada hari Sabtu, 9 Pebruari 2010, jam 14.00 WIB di kantor Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten Kabupaten.

#### **4.5 Pembentukan Badan Koordinasi Lalu Lintas (Bakorlantas)**

Dalam rangka upaya penertiban kendaraan omprengan di wilayah Kabupaten Tangerang, berbagai upaya telah dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam rangka meminimalisir keberadaannya. Salah satu upaya tersebut adalah dengan cara bekerjasama dengan institusi yang berkompeten dengan masalah lalu lintas, seperti Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, Dinas Perhubungan dan Organda Kabupaten Tangerang. Dari hasil kerjasama tersebut, maka terbentuklah suatu badan yang akan menangani berbagai masalah dibidang lalu lintas terutama menyangkut keberadaan kendaraan omprengan di wilayah Tangerang yaitu Badan Koordinasi Lalu Lintas (Bakorlantas).

Tugas dan kewajiban dari pembentukan Bakorlantas tersebut dapat dijabarkan sebagai berikut:

1. Merencanakan dan menetapkan penataan lalu lintas;
2. Menyusun dan merumuskan pengendalian serta penertiban lalu lintas;
3. Mengkoordinasikan kegiatan perencanaan dan penertiban lalu lintas;
4. Mengkaji dan membahas pemecahan permasalahan lalu lintas;
5. Menyusun langkah-langkah persiapan, pelaksanaan, pengamanan dan pengendalian angkutan hari raya;
6. Membuat laporan secara berkala tentang pengendalian dan penertiban lalu lintas.

Secara umum, tujuan dibentuknya Bakorlantas ini adalah dalam rangka penataan, pendataan dan penertiban dibidang lalu lintas khususnya menyangkut

program "kuningisasi" kendaraan umum omprengan atau program perubahan plat kendaraan omprengan yang tadinya berplat hitam menjadi plat kuning sebagai plat resmi kendaraan umum di wilayah Kabupaten Tangerang.

Dalam melakukan penertiban kendaraan omprengan tersebut, mekanisme yang dilakukan oleh Bakorlantas melalui tahapan-tahapan sebagai berikut:

1. Pendataan kendaraan umum resmi dan kendaraan umum plat hitam

Kegiatan ini dilakukan adalah untuk memperoleh data kendaraan omprengan yang berplat hitam di wilayah atau daerah di kawasan Kabupaten Tangerang yang disinyalir banyak kendaraan omprengannya. Daerah-daerah tersebut diantaranya adalah: Cikupa, Cisauk, Kresek, Rajeg, Tigaraksa, Balaraja, Mauk, Kronjo, Teluk Naga, Serpong, Balaraja, Cisauk, Citra Raya, Tanjung Kait dan wilayah Curug. Kemudian dari hasil pendataan yang telah dilakukan di wilayah-wilayah tersebut, Bakorlantas pada tahun 2007, telah berhasil mendata berbagai kendaraan umum baik kendaraan umum resmi yang berplat kuning maupun kendaraan yang berplat hitam yang digunakan sebagai kendaraan omprengan. Adapun hasil pendataan tersebut adalah kendaraan umum plat kuning sebanyak 3.049 unit, dan kendaraan angkutan umum plat hitam sebanyak 697 unit.

2. Penertiban kendaraan omprengan dengan cara melakukan Tilang

Kegiatan yang dilakukan oleh Bakorlantas dalam tahap ini adalah dengan melakukan penertiban terhadap kendaraan umum yang berplat hitam dengan cara melakukan penindakan hukum dengan cara Tilang dan menyita kendaraan omprengan plat hitam tersebut.

### 3. Sosialisasi

Kegiatan ini adalah memberikan sosialisasi atau pemberitahuan kepada para pemilik/pengemudi omprengan tentang program yang akan dilakukannya yaitu “kuningisasi” kendaraan omprengan plat hitam.

### 4. Solusi

Kegiatan ini merupakan tahap dimana Bakorlantas akan memberikan solusi atau jalan keluar dari program “kuningisasi” tersebut kepada para pemilik/pengemudi omprengan plat hitam tersebut agar kendaraan omprengan plat hitam tersebut nantinya menjadi kendaraan umum yang resmi dan mempunyai plat kuning. Adapun solusi yang ditawarkan/diberikan oleh Bakorlantas kepada para pemilik/pengemudi omprengan tersebut antara lain: (1) STNK-nya atas nama sama dengan pemohon kuningisasi (jika ada kebijakan dari Samsat Kabupaten Tangerang); (2) Bekerjasama dengan perusahaan finance (leasing) untuk memenuhi persyaratan BPKP di Samsat Tangerang; (3) Permohonan kepada Samsat Kabupaten Tangerang dalam rangka kemudahan persyaratan/birokrasi proses kuningisasi; (4) Rekomendasi dari Ketua Komisi D DPRD Kabupaten Tangerang dalam rangka pemberian sticker sampai pemilik kendaraan umum plat hitam telah memenuhi persyaratan. Selama dalam proses tersebut kendaraan umum plat hitam masih dapat beroperasi.

### 5. Registrasi “kuningisasi”

Kegiatan ini adalah pendaftaran bagi para pemilik/pengemudi kendaraan omprengan plat hitam untuk segera merubah plat hitam mereka menjadi plat kuning, sehingga akan menjadi kendaraan umum yang resmi.

## 6. Finalisasi

Finalisasi merupakan rangkaian akhir dari kegiatan “kuningisasi” kendaraan plat hitam menjadi plat kuning. Kegiatannya mencakup proses pengecatan kendaraan bermotor, penyesuaian dengan interior kendaraan umum yang resmi atau pengadaan baru/peremajaan kendaraan bermotor angkutan umum.

Mekanisme penertiban kendaraan omprengan plat hitam yang dilakukan oleh Bakorlantas, berdasarkan hasil penelitian dan wawancara penulis, adalah rawan penyimpanan oknum petugas, sehingga sering dijadikan sebagai ajang mencari “lahan tambahan” oleh oknum tersebut. Sebagai contoh adalah dalam hal pemberian sticker kepada kendaraan omprengan plat hitam selama proses kuningisasi. Pemberian sticker kepada kendaraan plat hitam ini berlaku selama 3 (tiga) bulan dan dapat diperpanjang selama proses kuningisasi tersebut berlangsung. Namun dalam prakteknya ternyata walaupun proses kuningisasi kendaraan tersebut sudah selesai, pemilik kendaraan omprengan plat hitam tersebut tidak segera melakukan “kuningisasi” kendaraannya, malahan mereka justru menyogok oknum petugas untuk memperpanjang masa berlaku sticker tersebut, sehingga pemilik kendaraan omprengan mempunyai waktu lagi selama 3 bulan untuk tetap beroperasi melakukan kegiatan omprengannya.

Lambatnya atau enggannya para pemilik/pengemudi omprengan plat hitam untuk segera melakukan “kuningisasi” kendaraan mereka dikarenakan mahalnya biaya untuk melakukan program tersebut, sedangkan kendaraan yang dia pakai untuk operasional mengompreg, merupakan kendaraan hasil kreditan. Hal tersebut sesuai

dengan hasil wawancara penulis dengan Bapak Munadi, salah seorang pengemudi omprengan yang mengatakan:

“...sebenarnya kita bukan tidak mau mengikuti program Bakorlantas untuk segera menjadikan kendaraan saya ini menjadi plat kuning pak, tetapi menurut saya biayanya itu sangat mahal, karena untuk melakukan kuningisasi tersebut menurut saya harus sekelas bus Antar Kota Antar Propinsi (AKAP), jadi tidak sebanding dengan harga kendaraan yang saya pakai, apalagi kendaraan saya ini juga merupakan hasil kreditan...”<sup>11</sup>

Dari hasil wawancara dengan Bapak Munadi tersebut dapat disimpulkan bahwa sebenarnya para pemilik/pengemudi omprengan bukan tidak mau mengikuti program “kuningisasi” kendaraan yang dilakukan oleh Bakorlantas, akan tetapi kendala mereka adalah masalah dana.

Pada masa awal pembentukannya yaitu pada tahun 2005, Bakorlantas memang telah berhasil menjadikan beberapa kendaraan umum yang berplat hitam menjadi kendaraan umum yang berplat kuning atau menjadi kendaraan umum angkutan resmi. Akan tetapi setelah itu keberadaannya seperti jalan di tempat, bahkan sampai saat ini pun sudah tidak terdengar lagi eksistensinya dalam menertibkan kendaraan omprengan di wilayah itu.

Terdapat beberapa faktor yang menyebabkan mengapa Bakorlantas tersebut jalan ditempat atau kurang berfungsi sebagaimana yang diharapkan. Faktor-faktor tersebut diantaranya adalah sebagai berikut:

---

<sup>11</sup>Hasil wawancara dengan Bapak Munadi, pengemudi omprengan jalur Balaraja-Tomang, pada hari Sabtu, tanggal 9 Pebruari 2010, jam 13.00 WIB.

- 1) Bakorlantas belum memiliki kantor sekretariat yang tetap, karena selama kegiatan Bakorlantas berjalan, kantor sekretariat yang digunakan adalah di depan Kantor Satuan Lalu Lintas Polres Metro Tangerang Kabupaten yang dijadikan sebagai kantor sekretariat sementara dan penyimpanan barang bukti sementara (darurat). Oleh karena itu maka kegiatan yang sudah terlaksana belum berjalan secara maksimal dan optimal;
- 2) Tempat penyimpanan barang bukti angkutan umum plat hitam yang disita oleh Bakorlantas masih belum memenuhi standarisasi kelayakan dari segi keamanan, sehingga petugas keamanan harus berjaga lebih ekstra;
- 3) Bakorlantas belum didukung oleh anggaran yang memadai untuk menjalankan operasionalnya;
- 4) Belum terdapatnya kesepakatan rumusan cara bertindak dalam penertiban kendaraan omprengan plat hitam yang sudah dilaksanakan oleh Bakorlantas Kabupaten Tangerang dengan Tangerang Kota, Propinsi Banten, DKI Jakarta dan sekitarnya;
- 5) Pelaksanaan penertiban kendaraan omprengan plat hitam kurang mendapat perhatian sepenuhnya dari para pembuat regulator, sehingga kegiatan penertiban kendaraan umum plat hitam yang dilaksanakan tidak berjalan sebagaimana mestinya.



## BAB V

### P E N U T U P

#### 5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian penulis terhadap penertiban kendaraan omprengan yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten diperoleh beberapa kesimpulan diantaranya adalah sebagai berikut:

- 1) Kendaraan omprengan yang berada di Tangerang hingga saat ini masih tetap eksis, hal tersebut disebabkan karena pada dasarnya kendaraan omprengan tersebut masih dibutuhkan oleh masyarakat Tangerang. Faktor lain yang membuat kendaraan omprengan ini tetap bertahan adalah karena dalam kegiatan omprengan ini tidak terdapat persyaratan yang harus dilengkapi terlebih dahulu oleh mereka yang akan menjadi pengemudi omprengan.
- 2) Bentuk-bentuk hubungan/interaksi sosial yang terjadi antara Pengemudi atau dengan pengemudi angkutan umum lainnya di jalur Balaraja-Tomang meliputi: (1) hubungan kerjasama (*cooperation*); (2) persaingan (*competition*); dan (c) perselisihan (*conflict*), yang menghasilkan pola-pola interaksi sosial positif maupun interaksi sosial negatif.
- 3) Dalam penertiban kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang, Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten melakukan penegakan hukumnya dibagi dalam

dua bagian yaitu: (1) penegakan hukum secara preventif yang meliputi: Penjagaan, pengaturan, patroli dan pengawalan; dan (2) penegakan hukum secara represif yaitu melaksanakan penyidikan kecelakaan lalu lintas dan penindakan terhadap pelanggaran peraturan perundang-undangan lalu lintas.

- 4) Proses mekanisme penindakan dengan Tilang yang dilakukan oleh Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten adalah seperti yang tercantum dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yaitu pasal Pasal 267, Pasal 268 dan Pasal 269.
- 5) Dalam melakukan penertiban kendaraan omprengan, Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten mempunyai suatu kebijakan yang menurut penilaiannya untuk melakukan suatu tindakan atau tidak melakukan tindakan dengan menggunakan Tilang terhadap kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang.
- 6) Beberapa faktor yang dijadikan dasar pertimbangan dilakukannya penindakan dengan Tilang oleh Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten terhadap kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang adalah: (1) atensi pimpinan; (2) operasi khusus; dan (3) individu petugas.
- 7) Beberapa faktor yang dijadikan dasar pertimbangan tidak dilakukannya penertiban oleh Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten terhadap kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang adalah: (1) kepentingan penumpang; (2) kebijakan pimpinan; (3) individu petugas Polantas; dan (4) tidak adanya protes dari kendaraan umum resmi lainnya.
- 8) Dalam prakteknya, kegiatan omprengan yang melayani jalur Balaraja-Tomang, terjadi bentuk penyimpangan yang dilakukan oleh oknum petugas Polantas.

Bentuk penyimpangan tersebut adalah petugas polantas menerima setoran sejumlah uang yang diistilahkan sebagai “uang rokok” dari para pengemudi kendaraan omprengan. Maksud dari pemberian “uang rokok” ini adalah bertujuan untuk membantu apabila terdapat dari sebagian pengemudi yang menjumpai masalah seperti diambil surat-suratnya dan ditangkap kendaraannya oleh petugas lain.

- 9) Salah satu upaya yang dilakukan oleh Polantas Polres Metro Tangerang Kabupaten dalam rangka penertiban kendaraan omprengan adalah dengan membentuk Bakorlantas, dimana pembentukan badan tersebut dilakukan bersama-sama dengan instansi yang berkompeten dengan masalah lalu lintas, seperti Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten, Dinas Perhubungan dan Organda Kabupaten Tangerang.
- 10) Dalam perjalanannya, keberadaan Bakorlantas menjadi tidak efektif, hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, seperti: (1) belum adanya kantor sekretariat yang tetap; (2) tempat penyimpanan barang bukti masih belum memenuhi standarisasi kelayakan dari segi keamanan; (3) Bakorlantas belum didukung oleh anggaran yang memadai; (4) Belum terdapatnya kesepakatan rumusan cara bertindak dalam penertiban kendaraan omprengan plat hitam yang sudah dilaksanakan oleh Bakorlantas Tangerang dengan daerah-daerah lain; dan (5) Pelaksanaan penertiban kendaraan omprengan plat hitam kurang mendapat perhatian dari para pembuat regulator, sehingga kegiatan penertiban kendaraan umum plat hitam belum maksimal.

## 5.2 Rekomendasi

- 1) Dalam rangka melaksanakan penegakan hukum terhadap peraturan perundang-undangan yang dilakukan oleh kendaraan omprengan yang sulit dilaksanakan oleh petugas Polantas, maka Polantas khususnya Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten harus banyak melibatkan institusi lainnya selain Dinas Perhubungan dan Organda Kabupaten Tangerang, hal tersebut bertujuan agar pemecahan masalah yang dihadapi akan dapat dilakukan secara terintegrasi antar instansi tersebut.
- 2) Untuk mengantisipasi potensi terjadinya perselisihan/pertikaian (*conflict*) antara angkutan kendaraan umum yang resmi dengan kendaraan omprengan terutama pada jalur pertemuan antara kedua jenis kendaraan tersebut, maka perlu adanya pemikiran dari Polres Metro Tangerang Kabupaten khususnya Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten untuk lebih memperbanyak jumlah petugas Polantas yang ditempatkan pada titik-titik rawan terjadinya perselisihan/pertikaian (*conflict*) tersebut.
- 3) Perlu adanya regulasi yang dikeluarkan oleh pemerintah daerah mengenai keberadaan kendaraan omprengan yang tidak bisa memenuhi persyaratan proses kuningisasi (merubah status plat hitam menjadi plat kuning), karena terdapatnya beberapa faktor kendala dalam proses kuningisasi tersebut. Contohnya adalah pengalihan kendaraan omprengan menjadi angkutan pedesaan dengan rute yang ditentukan oleh instansi yang berwenang.

- 4) Keberadaan Bakorlantas yang sempat “jalan ditempat”, hendaknya dapat dihidupkan kembali dengan susunan kepengurusan yang baru dimana para personil dan SDM-nya mempunyai komitmen yang tinggi dalam rangka penertiban kendaraan omprengan plat hitam di wilayah Tangerang Kabupaten.
- 5) Perlunya Bakorlantas memberikan rekomendasi kepada pemerintah daerah Kabupaten Tangerang untuk mengeluarkan regulasi/peraturan mengenai pengalihan status kendaraan omprengan menjadi angkutan pedesaan dengan rute yang ditentukan (untuk terpenuhinya prinsip-prinsip ketersediaan dan keterjangkauan).
- 6) Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten hendaknya memperbanyak kegiatan penyuluhan dan sosialisasi secara berkesinambungan tentang kewajiban-kewajiban yang harus dipenuhi oleh kendaraan omprengan yang beroperasi untuk mengangkut penumpang dan mengutip bayaran (proses kuningisasi).

## DAFTAR PUSTAKA

- Abesina, Rudi, (2007). *Omprengan: Permasalahan dan Upaya Solusinya*, Info Hubdat, Edisi Juni.
- Asshiddiqie, Jimly, (2008). *Peran Advokat dalam Penegakkan Hukum*, Bahan Orasi Hukum pada acara Pelantikan DPP IPHI Masa Bakti 2007-2012. Bandung, 19 Januari.
- Baker, Thomas dan Carter L. Dalam Kunarto, (1999). *Police Deviance (Penyimpangan Polisi)*, Jakarta: Cipta Manunggal.
- Horton, P.B. and Hunt, C.L. (1991). *Sosiologi*, Jilid I, Jakarta: Erlangga.
- Ikhsan, Muhamad, (2009). *Materi Kuliah umum Dirlantas Polda Daerah Istimewa Yogyakarta di MSTT Pasca Sarjana UGM Yogyakarta*, tanggal 10 Juli.
- Juwana, Hikmahanto, *Penegakan Hukum Dalam Kajian Law & Development*, <http://www.ui.edu/indonesia/main.php?hlm=berita&id=2006-03-28%2016:0>.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia, (2002). Pusat Bahasa Departemen Pendidikan Nasional, Edisi Ketiga.
- Kunarto, (1997). *Etika Kepolisian*, Jakarta: Cipta Manunggal.
- \_\_\_\_\_, (2001). *Perilaku Organisasi Polri*, Jakarta, PT. Cipta Manunggal.
- Ngadisah, (1987). *Hubungan Patron Klien dalam Sektor Informal Studi Kasus di Pasar Kecamatan Pasar Minggu, Jakarta Selatan*, Jakarta, Universitas Indonesia.
- Nitibaskara, TB. Ronny, (2001). *Ketika Kejahatan Berdaulat, Sebuah Pendekatan Kriminologi, Hukum dan Sosiologi*, Jakarta, M2 Print.
- Palras, (1971). Christian, *Hubungan Patron-Klien Dalam Masyarakat Bugis Makassar*. Paris: Tidak Diterbitkan.
- Sadli, Saporinah, (1976). *Persepsi Sosial tentang Perilaku Menyimpang*, Tesis, Jakarta.
- Soekanto, Soerjono, (1990). *Polisi dan Lalu Lintas (Analisa Menurut Sosiologi Hukum)*, Bandung: CV. Mandar Maju.

- \_\_\_\_\_, (1993). *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*. Raja Grafindo Persada. Jakarta.
- Sukamso, Agus, (2000). *Penegakkan Hukum Polantas Polrestro Tangerang dalam Kegiatan Omprengan Jalur Tangerang Kalideres*, Tesis, Jakarta.
- Suparlan, Parsudi, (1995). *Metode Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Program Kajian Wilayah Amerika, Program Pascasarjana Universitas Indonesia.
- \_\_\_\_\_, (1981). *Masalah-masalah Sosial dan Ilmu Sosial Dasar*, Makalah Penataran Pengajar Ilmu Sosial Dasar, Bukittinggi.
- \_\_\_\_\_, (1984). *Manusia, Kebudayaan dan Lingkungannya*, Jakarta: Raja Grafindo Persada.
- \_\_\_\_\_, (2004). *Masyarakat & Kebudayaan Perkotaan*, Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian.
- \_\_\_\_\_, (2004). *Bunga Rampai Ilmu Kepolisian Indonesia*. Jakarta, Yayasan Pengembangan Kajian Ilmu Kepolisian.
- Usman, Sunyoto, (2004). *Sosiologi; Sejarah, Teori dan Metodologi*. Yogyakarta: Center for Indonesian Research and Development [CIReD]. Cetakan Pertama.

**Peraturan Perundang-undangan:**

- Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1980 tentang Kitab Undang-undang Hukum Acara Pidana.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Undang-Undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.
- Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan.
- Peraturan Pemerintah No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
- Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi.
- Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 2006 tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 23 tahun 2007 tentang Daerah Hukum Polri.

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.35/2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.





## RIWAYAT HIDUP PENULIS



1. **N a m a** : KRISTANTO YOGA DARMAWAN
2. **Pangkat/Nrp** : Ajun Komisaris Polisi/78081168
3. **Tempat/Tgl. Lahir** : Tanjung Karang, 1 Agustus 1978
4. **Jabatan** : Kasubsi SIM Jakarta Barat Subdit Min Regident
5. **A l a m a t** : Komp. Polri Ragunan, Jl. A No. 14, Ampera Jakarta Selatan
6. **A g a m a** : Islam
7. **Riwayat Pendidikan** :
  - a. **Umum** :
    1. SDN Serang, Banten (1990)
    2. SMPN 1 Bogor (1993)
    3. SMAN 1 Bogor (1996)
  - b. **Kepolisian** :
    1. Akademi Kepolisian (2000)
    2. PTIK, Jakarta (2007)
  - c. **Kejuruan** :
    1. Dikjur Daspa Lantas (2002)
    2. KIBI Akpol (2003)
    3. Palan Regident Ranmor (2004)
    4. TAA (2007)
    5. Driving Assesor Training (2010)

8. Riwayat Jabatan : 1. Pamapta I Polres Bogor (2001)  
2. KBO Lantas Polres Bogor (2002)  
3. Kaur Regident Polresta Bogor (2003)  
4. Wakapolsekta Bogor Timur (2004)  
4. KBO Lantas Polresta Bogor (2005)  
5. Pama Polda Metro Jaya, Pa Siaga Roops PMJ (2007)  
6. Kanit Laka Satwil Lantas Jakbar (2007)  
7. Kasubsi Samsat Kab. Tangerang (2008)  
8. Kasat Lantas Restro Tangerang Kabupaten (2009)  
9. Kapolsek Kawasan Sunda Kelapa (2010)
9. Riwayat Kepangkatan: 1. Inspektur Dua Polisi (2000)  
2. Inspektur Satu Polisi (2003)  
3. Ajun Komisaris Polisi (2007)
10. Keluarga
- a. Isteri : --
- b. Anak : M. Aryosetyo Darmawan (4 tahun)

## DAFTAR FOTO-FOTO HASIL KEGIATAN PENELITIAN



1. Gedung Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten



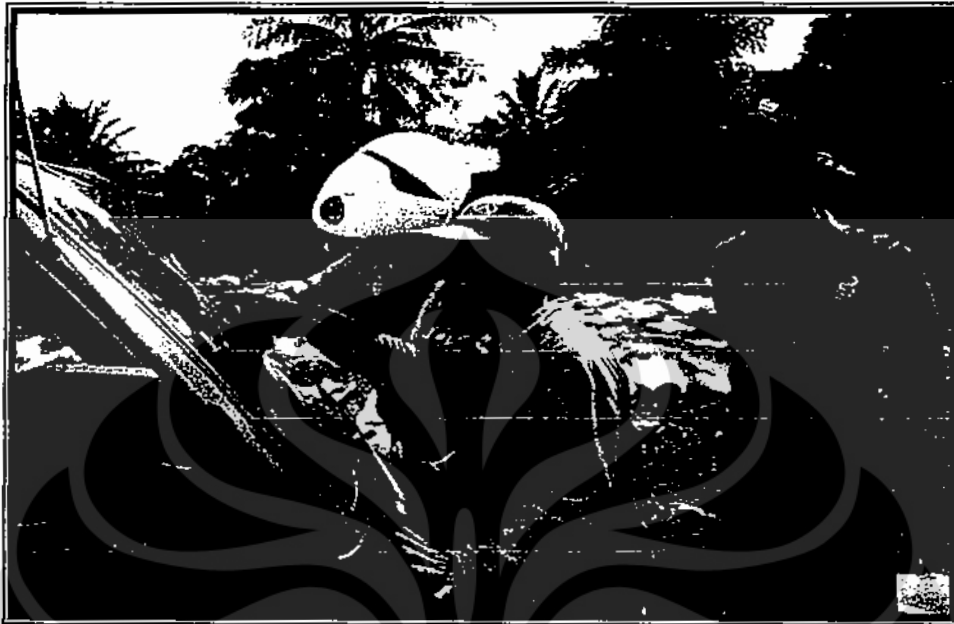
2. Penulis sedang mewawancarai Wakil Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten



3. Tempat “ngetem” kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang



4. Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten beserta Organda Kab. Tangerang melakukan apel sebelum melakukan penertiban kendaraan omprengan



5. Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sedang melakukan penindakan Tilang terhadap kendaraan omprengan jalur Balaraja-Tomang



6. Sebagian kendaraan omprengan plat hitam jalur Balaraja-Tomang yang berhasil diisita oleh petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten



7. Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sedang mengumpulkan para pemilik kendaraan omprengan untuk dilakukan sosialisasi Kuningisasi



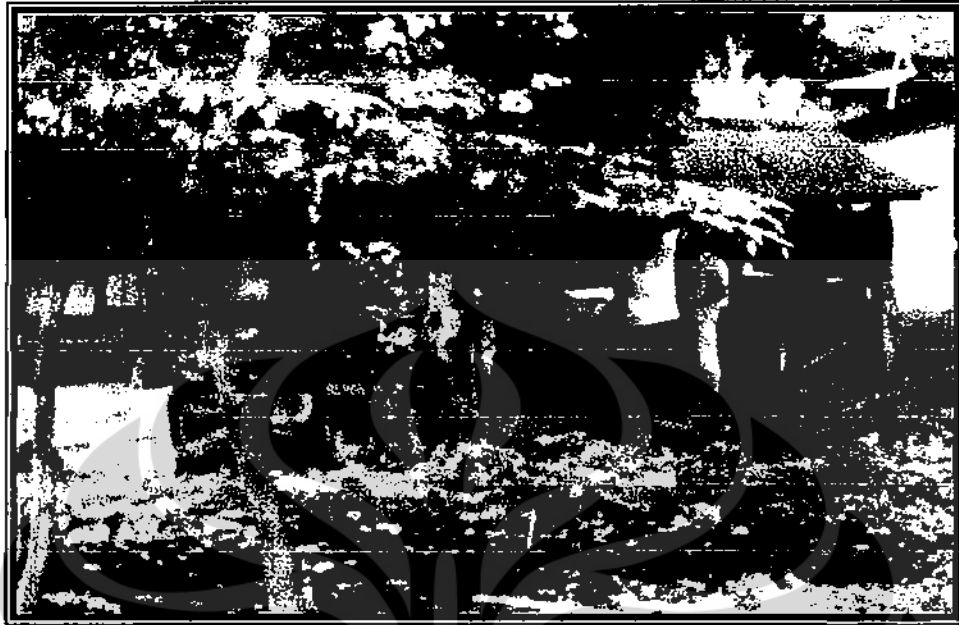
8. Pemilik kendaraan omprengan sedang melakukan proses kuningisasi dengan Bakorlantas



9. Petugas Satlantas Polres Metro Tangerang Kabupaten sedang menempelkan sticker program Kuningisasi omprengan Bakorlantas



10. Salah satu pemilik kendaraan omprengan yang telah melakukan program Kuningisasi



11. Tempat para pengemudi kendaraan omprengan berkumpul menunggu Penumpang, di Balaraja



12. Kegiatan para pengemudi kendaraan omprengan ketika menunggu Penumpang di Balaraja





**LAMPIRAN-LAMPIRAN**

NO	NAMA	PANGKAT NRP/NIP	JABATAN	Call Sign	2009								
					H	D	LD	S	I	C	TK	KET	
1	RISTO SAMODRA, S.Sos.S.IK.SH	KOMPOL / 74090748	Kasat Lantas	Raksa 9									
2	DARTO	AKP / 55110175	Wakasat Lantas	9.1									
3	HJ. MARYATI	AKP / 66020021	Kanit Regident	9.2									
4	MATROBIN	AKP / 58090606	Kanit Patroli	9.3									
5	HARNOWO	AKP / 61080296	Kanit Laka	9.4									
6	Drs DODID PRASTOWO, S	IPTU / 65080802	Kanit Dikyasa	9.5									
7	SUDARSONO	AIPTU / 57050249	Pjs Kaur Bin Ops	9.6									
8	MUDIONO	AKP / 60121224	Pama Lantas										
<b>Staf Min Ops</b>													
9	ASMALUDIN	AIPTU / 67060047	Taht	9.1.01									
10	ARI SETIAWAN, S.Kom	BRIPTU / 82011008	Ur Tilang	9.1.02									
11	ANTARIKSA	BRIPTU / 86050067	Staf Min	9.6.2									
<b>Unit Laka</b>				9.40									
12	ARGO WULAN	BRIPKA / 72090248	Staf Min Unit Laka										
13	ADI SR, SH	BRIPKA / 73070424	Penyidik Pemb. Laka Tim I	9.41									
14	SOFIYUDIN	BRIPKA / 7605062	Sda										
15	FERDINANDO TAMBUNAN	BRIPTU / 84091030	Sda										
16	ADE MAULANA	BRIPTU / 83120308	TPTKP										
17	M. ARIFIN, SH	BRIPKA / 75110280	Penyidik Pemb. Laka Tim II	9.42									
18	ADE MOHAMAD TOHA	BRIGADIR / 80010310	Sda										
19	SASTRA MIHARJA	BRIPTU / 83111094	Sda										
20	ZIKI HARDIANSYAH	BRIPDA / 86011390	TPTKP										
21	WARSITO	BRIPKA / 63020030	Penyidik Pemb. Laka Tim III	9.43									
22	A. SACHRIL	BRIPKA / 77100059	Sda										
23	NURSAMS! B. DULATIF	BRIPDA / 58040416	Sda										
24	RANI PURBAWA	BRIPDA / 87070160	TPTKP										
<b>Unit Regident</b>													
25	KASIH WINARSO	BRIPKA / 63060016	Pemb. Bendahara Pen. SIM	9.2.1									
26	JOKO SUMEDI	BRIPKA / 74057002	Informasi dan Pendaftaran										
27	ANIK SUPRIHATIN	AIPTU / 67110170	Informasi dan Perpanjangan	9.2.2									
28	AGUS SALIM	AIPDA / 65030668	Katim Penguji Teori	9.2.3									
29	MAD HARUN	AIPDA / 65010665	Penguji Teori										
30	FIROTALINDA	AIPTU / 60050631	Penguji Teori										
31	ARTHA ULLY	BRIPKA / 75020338	Administrasi Teori										
32	M SITORUS	BRIPKA / 74030264	Katim Penguji Praktek	9.2.4									
33	MARMAN	BRIPKA / 68020043	Penguji Praktek I										
34	JOKO SUMEDI	BRIPKA / 74010262	Penguji Praktek II										
35	EKA NOERDIANTO	BRIPTU / 86040011	Penguji Praktek II										
36	PRAMONO	BRIGADIR / 78071319	Operator Baru										
37	SAEFUL ROJALI	BRIPTU / 82070642	Operator Perpanjangan										
38	IRUAN DY ARITQ NANG	BRIPTU / 83033600	Pengarsipan dan Material										
39	APRIANDINA SEJAHTERA	BRIPTU / 85040319	Pengarsipan dan Penelitian										
<b>UNIT DIKYASA</b>													
40	ARYANDI	AIPTU / 6611023	Kasubnit Dikmas	9.5.3									
<b>UNIT PATROLI</b>													
<b>SUB UNIT GAKKUM</b>													
<b>Tim I ( Ji. Baru )</b>				9.10									
41	M.T. SUROSO	AIPDA / 68070273	Ka Team	9.3.1									
42	SOLIHIN	BRIPKA / 70030004	Anggola										
43	BAMBANG HERIYANTO	BRIPTU / 70030221	Sda										
44	PURWADI	BRIPDA / 79040826	Sda										
45	SUDARNA	BRIPDA / 80030404	Sda										
46	PURWANTO	BRIPTU / 84081901	Sda										
47	VIKTOR LEONARDO S	BRIPTU / 85071759	Sda										
<b>Tim II ( Citra Raya )</b>				9.20									
48	A.HAJAJI	BRIPKA / 68020456	Ka Team	9.3.2									
49	BUDI SETIAWAN	BRIGADIR / 76030571	Anggola										
50	AKHMAD SAMHUDI	BRIPTU / 85070113	Sda										
51	M DAYAT	BRIPTU / 86080604	Sda										
52	ERI SUHERI	BRIPDA / 79110558	Sda										
53	HERMAWAN	BRIPDA / 86120542	Sda										
54	DUDI ARIS C	BRIPDA / 79051388	Sda										

	Tim III (WTC)			9.30															
55	KUSMANTO	BRIPKA / 70030201	Ka Team	9.3.3															
56	YANG RUSKIYANTO	BRIGADIR / 79050883	Anggota																
57	OKI WIRA, P. SH	BRIPTU / 85090319	Sda																
58	SUPRIYATNO	BRIPTU / 84110274	Sda																
59	WAHYUDIN	BRIPTU / 83030878	Sda																
60	SOKIB AWALUDIN	BRIPTU / 85020110	Sda																
	Pos Lintas Pasar Cikupa			9.50															
61	ARCANA	AIPTU / 66070280	Ka Pos Lintas Pasar Cikupa	9.3.5															
62	MULYO BUNTORO	BRIGADIR / 76110463	Anggota																
63	RAHMAT	BRIPTU / 83061317	Sda																
64	FRANS ASRI, P. Amd	BRIPTU / 82021208	Sda																
65	MASNURI	BRIPDA / 76090747	Sda																
66	SUARDI	BRIPTU / 75120534	Sda																
67	PUTU GEDE ANDI	BRIPTU / 85071364	Sda																
	Pos Lintas Bitung			9.60															
68	ERFAN	AIPTU / 59120165	Ka Pos Lintas Bitung	9.3.6															
69	KOSASIH	BRIPTU / 84040717	Anggota																
70	SYAHRUL BAYUMI	BRIPKA / 76100040	Sda																
71	INDRA SUPRIYATNA	BRIPTU / 83110731	Sda																
72	A. M. ZAMZAMI, SH	BRIPTU / 84110243	Sda																
73	UBAIDILLAH	BRIPTU / 84040983	Sda																
	Pos Lintas Lippo			9.70															
74	SUMONO	BRIPKA / 61080261	Ka Pos Lintas Lippo	9.3.7															
75	ROKHMATULLOH, SH	BRIGADIR / 77010663	Anggota																
76	LANTRO SAGALA	BRIPTU / 82070930	Sda																
77	A. ANGGORO	BRIPTU / 84010522	Sda																
	Pos Lintas Gading			9.80															
78	DIDIK HARYADI	AIPDA / 69060161	Ka Pos Lintas Gading	9.3.8															
79	SAUT HUTAJULU	BRIPKA / 73040426	Anggota																
80	MOCHAMAD ARIPIN	BRIPTU / 82071158	Sda																
81	YUNUS GUNTUR PRASTYO	BRIPTU / 83080756	Sda																
82	RAHMAT HERYANA	BRIPDA / 75030453	Sda																
83	FERDY ANDRIANSYAH	BRIPDA / 87080561	Sda																
	Pos Lintas Alam Sutra			9.90															
84	UDI MUHDI	BRIPKA / 73080376	Ka Pos Lintas Alam Sutra	9.3.9															
85	BUDIANSYAH	BRIPTU / 83030789	Anggota																
86	AMIRUDIN	BRIPTU / 82120754	Sda																
87	NUR JULIAN HABIBIE	BRIPDA / 86071274	Sda																
88	MOCH. FEBRIANSYAH	BRIPTU / 87020296	Sda																
	PNS																		
89	M. YUSUF	PENDA / 030211062	Banum Pengarsipan, Penelitian Regident																
90	PUJI HASTUTI	PENGDU / 030209013	Banum Taud																
91	PRIYONO BASUKI	PENGDU TK I / 030202707	Banum Laka																
92	SUKIRNO	PENGDA	Banum Regident																

JUMLAH : 92 Orang  
KURANG : Orang  
HADIR : Orang

Tangerang, FEBRUARI 2010  
KEPALA SATUAN LALU LINTAS

KETERANGAN :

..... IJIN  
..... CUTI  
..... TANPA  
..... TK.  
..... DINAS  
..... LEPAS DINAS  
..... SAKIT  
..... PENDIDIKAN :

RISTO SAMODRA, S.Sos, S.IK, SH, MH  
KOMISARIS POLISI NRP 74090748



# BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG

Sekretariat : Jl. Atik Soeardi, Tigaraksa, Tangerang -- 15720  
Telp. / Fax : (021) 5995311

## PROGRAM KEGIATAN

# BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG

LAPORAN HASIL

PELAKSANAAN PENERBITAN PLAT HITAM DAN SOLUSINYA TAHAP KE-1

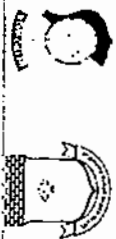
DIMULAI KABUPATEN TANGERANG

DARI TANGGAL 15 MEI S/D 15 AGUSTUS 2007

KEPALA PELAKSANAAN HARIAN  
BAKORLANTAS KAB. TANGERANG



BERSAMA CIPITAKAN  
BERTIB LALU LINTAS



# BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG

Sekretariat : Jl. M. Alik Soardi, Tigaraksa, Tangerang - 15720

Telp. / Fax : (021) 5995311

*Itayek  
Cibadak - Tigra Raksa - Tenjo  
Pulang - Pulgi*

**ENERGI DAN PLAT HIJAU**  
\* SOSIALISASI  
\* SURAT PERMANEN  
\* AMB 155 PLAT HIJAU

**KESEPAKATAN**  
\* KESERAHAN  
\* SURAT LISA MANDAI  
\* PEROMISIAN BENCANA  
\* KETUA KOMISI DPRD  
\* GAS TANGERANG

**BAKORLANTAS KAB. ING**  
\* SOLUSI FINANSIAL UMUM  
\* PLAT HIJAU CIBADAK

**STIKERISASI BERLAKU**  
3 5LN  
\* IJIN TRAYEK & KIR  
\* RENOVASI, PEREMAJAAN  
& PENGADAAN  
(KREDIT & TUNAI)

**SURAI MANDAI**  
BAKORLANTAS (P)D Sd.  
HADID SBG KA KKSU  
No 5M/CO/V/2007/  
Bakalantas Kab. Trg  
\* INVENTARISIR ARMADA  
\* PLAT HIJAU CIBADAK  
(53 KKSJ & 53 PROSES)

**ANGKUTAN UMUM YG**  
SDH MEMENUHI KET. UU. UU  
DAPAT BEROPERASIONAL

**Tgl. 08-09-07**  
**DEAD LINE**

**ANGKUTAN UMUM YG**  
IDK MEMENUHI KET. UU. UU  
DI TADAKAN.

1. *Triayek Teungo - Triyeh Reaksah - Oibehedak - Oibeharajeh "pp"*
2. *Triayek Teungo - Triyeh Reaksah - Oibehedak - Oihupoh "pp"*



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Sekretariat : Jl. M. Alik Soetardi, Tigaraksa, Tangerang - 15720

Telp. / Faks : 10211 5995311

• ANGGKUTAN UMUM YG SDH MEMENUHI KET. UJI, LL. DAPAT BEROPERASIONAL

*Tgl. 08-09-07*

**DEAD LINE**

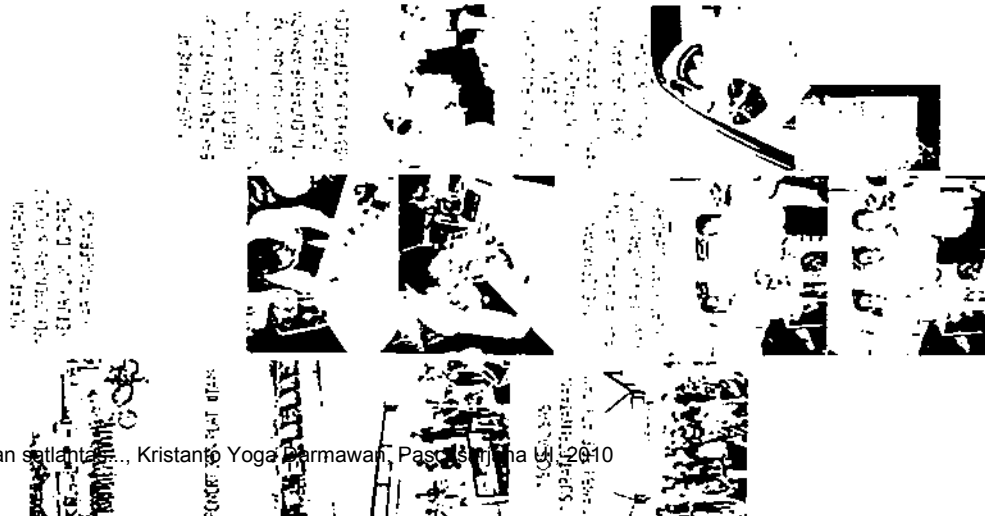
• ANGGKUTAN UMUM YG TDK MEMENUHI KET. UJI, LL. DI TADAKAN

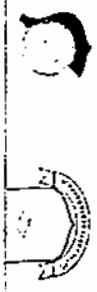
Proses Sikerisasi Terhitung Mulai pd Tanggal 8 Juni 2007 sesuai proses Solusi Ke - 1



14 JUN 2007  
 Solus Ke - 2  
 Pertemuan BAKORLANTAS, Pimpinan Pengurus Part II mm C. boak  
 1. M. Alik Soetardi - Tigaraksa - Tangerang - 15720  
 2. M. Alik Soetardi - Tigaraksa - Tangerang - 15720

Solus Ke - 1  
 Terhampar karena adanya 2 (dua) pengurus part II mm di Coodak





**BAKORLANTAS MABURUTAN TANGERANG**  
 Sekretariat : Jl. Misk Sorek, Kecamatan Mamburutan, Kabupaten Tangerang  
 Telp. / Fax : 081-803-2222

**PROSES MEKANISME SOLUSI KE-3  
 ANTAR JEMPUT KARYAWAN PLAT HITAM  
 DI  
 BALARAJA, KRESEK DAN KRONJO**



**RENOVASI PLAT HITAM**  
 Tgl. 06-06-2007

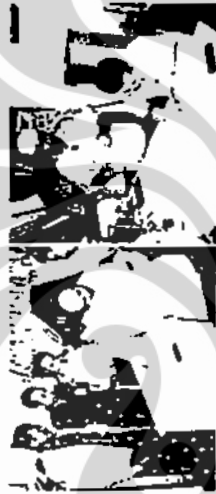


**\*SOSIALISASI  
 \*SURAT PERNYATAAN  
 \*AMBIL BB PLAT HITAM**  
 Tgl. 12-06-2007

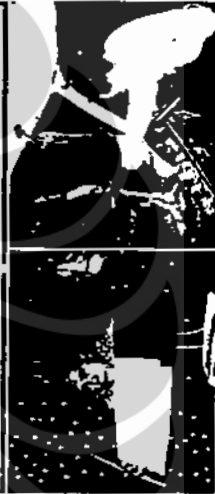


**\*SURAT LAYAKAN  
 \*REKOMENDASI MENGO  
 \*KEU-KOMISI DPRD  
 TANGERANG**

**\*Surat  
 Rekomendasi  
 DPRD Kab.  
 Tangerang kepada  
 Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 - setwan. Tentang  
 Penertiban  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam**  
 Tgl 29-06-2007



**\*KESEPAKATAN BAKORLANTAS KAB.  
 TANGERANG SOLUSI ANGKUTAN  
 UMUM PLAT HITAM BALARAJA KRESEK  
 / KRONJO  
 DAN  
 \*STIKERISASI BERLAKU 3 BULAN  
 \*IJIN TRAYEK & KIIR  
 \*RENOVASI & PENGADAAN**  
 Tgl 06-07-2007



**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 SDH, MEMENUHI  
 KET.UU. LL DAPAT  
 BEROPERASI**  
**YES**  
 Tgl 06-10-2007  
**DEADLINE**  
**NO**  
**\*ANGKUTAN UMUM  
 YG TDK MEMENUHI  
 KET. UU. LL DI  
 TIADAKAN**



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Kecamatan : CILAKA Sosial, Pengkajenean, Pengkajenean, Pengkajenean  
 Telp. / Faks : (081) 551111

**PROSES - MEKANISME SOLUSI ke-4  
 PLAT HITAM BALARAJA - TOMANG  
 TRAYEK  
 BALARAJA - TOMANG  
 PULANG - PERGI**



**ENERGIAN PLAT HITAM**  
 Tgl. 21-05-2007



**\*SOSIALISASI  
 \*SURAT PERNYATAAN  
 \*AMBIL BB PLAT HITAM**  
 Tgl, 29-05-2007



**\*KESEPAKATAN  
 BAKORLANTAS KAB.  
 TANGERANG SOLUSI  
 ANGKUTAN UMUM PLAT  
 HITAM BALARAJA - TOMANG**  
 Tgl 17-07-2007



**\*STIKERISASI BERLAKU  
 3 BULAN  
 \*IJIN TRAYEK & KIIR  
 \*RENOVASI & PENGADAAN**  
 Tgl 20-07-2007



**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 SDH. MEMENUHI KET. UU.  
 LL DAPAT BEROPERASI**

**YES**

Tgl 20-10-2007

**DEADLINE**

**NO**

**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 TDK MEMENUHI KET.  
 UU. LL DI TIADAKAN**



**PROSES MEKANISME SOLUSI KE-5**  
**ANGKUTAN UMUM MASYARAKAT**  
**TRAYEK**  
**BALARAJA - KRESEK / KRONJO**  
**PULANG - PERGI**



\*SOSIALISASI  
 \*SURAT PERNYATAAN  
 \*AMBIL BB PLAT HITAM  
 Tgl. 12-06-2007

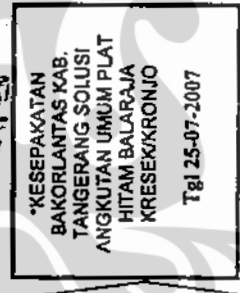


\*NERTIBAN PLAT HITAM  
 Tgl. 16-06-2007



\*SURAT REKOMENDASI  
 \*REKOMENDASI & MENY  
 \*REKOMENDASI DPRD  
 \*KEP. TANGERANG

\*Surat  
 Rekomendasi  
 DPRD Kab.  
 Tangerang kepada  
 Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 - setwan, Tentang  
 Penertiban  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam



\*KESEPAKATAN  
 BAKORPLANTAS KAB.  
 TANGERANG SOLUSI  
 ANGKUTAN UMUM PLAT  
 HITAM BALARAJA  
 KRESEK/KRONJO  
 Tgl 25-07-2007



\*PEMASANGAN STICKER  
 ANGKUTAN UMUM PLAT  
 HITAM TRAYEK BALARAJA  
 KRESEK / KRONJO AKAN  
 DIRENCANAKAN  
 DIKEMUDIAN HARI

\*ANGKUTAN UMUM YG SDH, MEMENUHI KET. UU. LL DAPAT BEROPERASI

**YES**

# DEADLINE

\*ANGKUTAN UMUM YG TDK MEMENUHI KET. UU. LL DI TIADAKAN

**NO**



**BAKORLANTAS KEMENTERIAN PERUMAHAN RAKYAT**  
 Sekretariat di Jalan Gunung Sahari No. 100 Jakarta Timur 13131  
 Telp. / Fax : 021-6731-2000

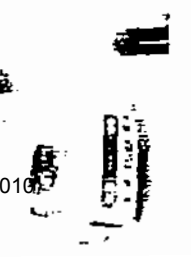
**PROSES-MEKANISME SOLUSI ke-6**  
**ANGKUTAN UMUM MASYARAKAT**  
**TRAYEK**  
**ANDP PANTURA (MAUK SEPATAN)**  
**PULANG - PERGI**



\*SOSIALISASI  
 \*SURAT PERNYATAAN  
 \*AMBIL BB PLAT HITAM  
 Tgl. 05-06-2007



\*ENERGAN PLAT HITAM  
 Tgl. 28-05-2007



IS. 14.15.10.001  
 \*KORPORASI & \*EMO  
 \*KEMERDEKAAN  
 \*KEMERDEKAAN

Surat  
 Rekomendasi  
 DPRD Kab.  
 Tangerang kepada  
 Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 - setwan. Tentang  
 Penertiban  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam  
 Tgl 29-06-2007

\*KESEPAKATAN /  
 KOORDINASI KE-1  
 BAKORLANTAS, DISHUB  
 PROPINSI DAN  
 KOORDINATOR  
 ANGKUTAN UMUM PLAT  
 HITAM AKOP DI  
 PANTURA (F.01, F.02,  
 G.01, G.02).  
 Tgl 06-08-2007

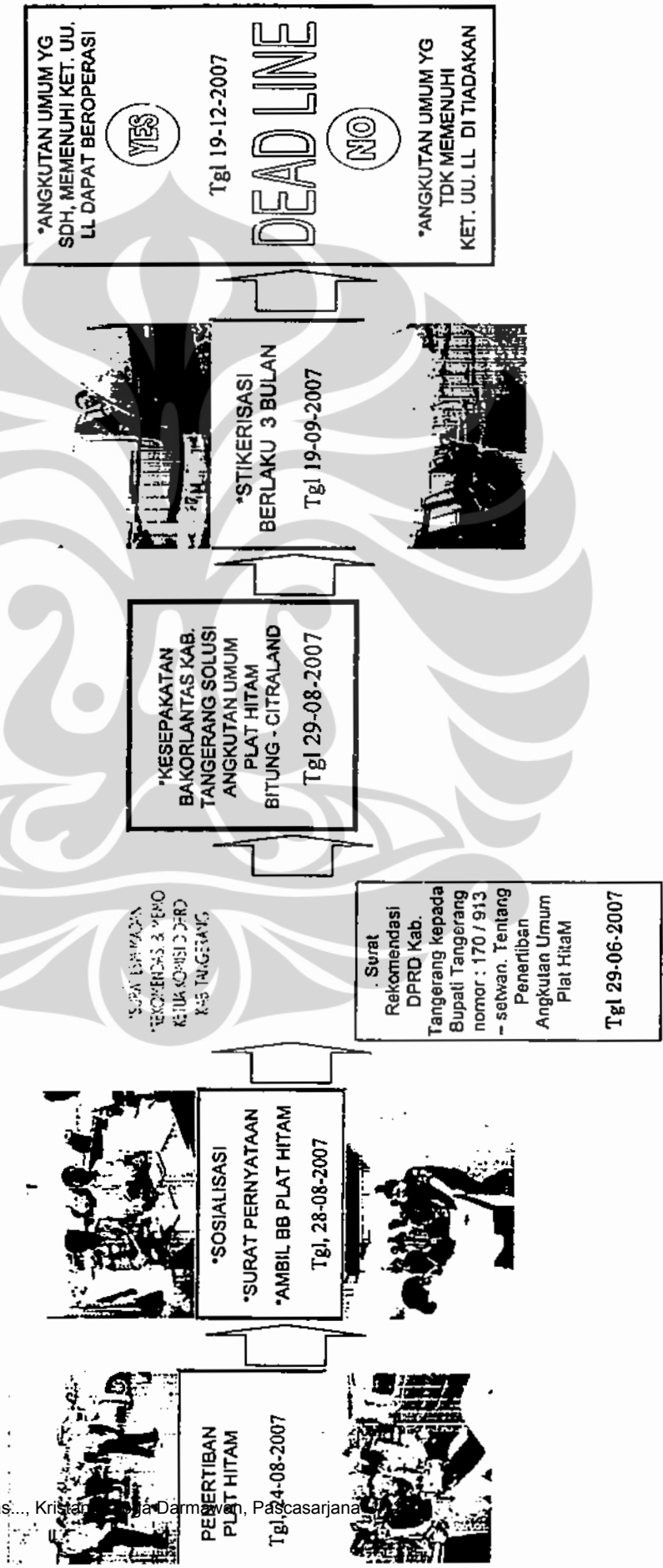
\*KESEPAKATAN /  
 KOORDINASI KE-2  
 BAKORLANTAS, DISHUB  
 PROPINSI DAN  
 KOORDINATOR  
 ANGKUTAN UMUM PLAT  
 HITAM AKOP DI  
 PANTURA  
 (F.01, F.02, G.01, G.02).  
 40 UNIT KR ANGKUTAN  
 UMUM PLAT HITAM  
 AKDP PANTURA SUDAH  
 DIBERIKAN PLAT  
 KUNING DAN  
 KELENGKAPANA  
 ADMINISTRASI ANTARA  
 LAIN : PENGUJIAN  
 KENDARAAN,  
 PEMBERIAN KARTU  
 ORGANDA DAN SIPA  
 TRAYEK G.01, G.02, F.01,  
 F.02.  
 Tgl 15-08-2007

\*ANGKUTAN UMUM YG  
 SDH, MEMENUHI KET. UU,  
 LL DAPAT BEROPERASI  
 YES  
 Tgl 15-11-2007  
**DEADLINE**  
 NO  
 \*ANGKUTAN UMUM YG  
 TDK MEMENUHI  
 KET. UU, LL DI TIADAKAN



**BANGUN LAYANAN KALIBUMIHAN**  
 Bermitra di Jalur Cepat, Terjangka, Transparan, Efektif  
 Telp. / Fax : (021) 8525111

# PROSES MEKANISME SOLUSI K-7 PLAT HITAM BITUNG-CITRALAND



**PEMBERTIBAN  
 PLAT HITAM**  
 Tgl. 4-08-2007



**SOSIALISASI  
 SURAT PERNYATAAN  
 AMBIL BB PLAT HITAM**  
 Tgl. 28-08-2007



**STIKERISASI  
 BERLAKU 3 BULAN**  
 Tgl 19-09-2007

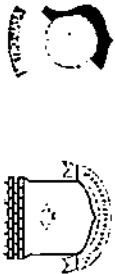


**KESEPAKATAN  
 BAKORLANTAS KAB.  
 TANGERANG SOLUSI  
 ANGKUTAN UMUM  
 PLAT HITAM  
 BITUNG - CITRALAND**  
 Tgl 29-08-2007

SURAT REKOMENDASI & PENYALURAN KELOMPOK DPRD K-5 TANGKANG

Surat Rekomendasi DPRD Kab. Tangerang kepada Bupati Tangerang nomor : 170 / 913 - setwan. Tentang Penerbitan Angkutan Umum Plat Hitam  
 Tgl 29-06-2007

**ANGKUTAN UMUM YG SDH, MEMENUHI KET. UU, LL DAPAT BEROPERASI**  
 YES  
 Tgl 19-12-2007  
**DEADLINE**  
 NO  
**ANGKUTAN UMUM YG TDK MEMENUHI KET. UU, LL DITADAKAN**



PT. TATA BROS SEJAHTERA  
 Jl. Raya Cempaka No. 100  
 Cempaka, Kecamatan Cempaka, Kabupaten Tangerang  
 Banten 15131  
 Telp. (021) 551-1000

# PROSES MEKANISME SOLUSI BUS PT. TATA BROS SEJAHTERA



**PENERTIBAN  
 PLAT HITAM**  
 Tgl. 08-08-2007 &  
 06-09-2007



**\*SOSIALISASI  
 \*SURAT PERNYATAAN  
 \*AMBIL 89 PLAT HITAM**  
 Tgl. 11-09-2007



**\*Surat  
 Rekomendasi  
 DPRD Kab.  
 Tangerang kepada  
 Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 -setwan. Tentang  
 Penertiban  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam**  
 Tgl 29-06-2007

**\*Surat Rekomendasi  
 DPRD Kab. Tangerang  
 kepada Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 -setwan. Tentang  
 Penertiban  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam**

**\*KESEPAKATAN  
 BAKORLANTAS KAB.  
 TANGERANG SOLUSI  
 BUS PLAT HITAM  
 PT. TATA BROS  
 SEJAHTERA**  
 Tgl 21-09-2007

**\*STIKERISASI  
 BERLAKU 3 BULAN**  
 Tgl 25-09-2007

**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 SDH, MEMENUHI KET. UU,  
 LL DAPAT BEROPERASI**

**YES**

Tgl 25-12-2007

**DEADLINE**

**NO**

**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 TDK MEMENUHI  
 KET. UU. LL DI TIADAKAN**



# PROSES MEKANISME SOLUSI KES BUS CV. DIRGAHAYU



\*SOSIALISASI  
\*SURAT PERNYATAAN  
\*AMBIL BB PLAT HITAM  
Tgl. 04-09-2007



PENERBITAN  
PLAT HITAM  
Tgl. 0-08-2007



\*SURAT REKOMENDASI  
\*SURAT PERNYATAAN  
\*SURAT PERNYATAAN  
\*SURAT PERNYATAAN

Surat  
Rekomendasi  
DPRD Kab.  
Tangerang kepada  
Bupati Tangerang  
nomor : 170 / 913  
- setwan. Tentang  
Penerbitan  
Angkutan Umum  
Plat Hitam  
Tgl 29-06-2007

\*KESEPAKATAN  
BAKORLANTAS KAB.  
TANGERANG SOLUSI  
BUS PLAT HITAM  
CV.DIRGAHAYU  
Tgl 05-09-2007

\*STIKERISASI  
BERLAKU 3 BULAN  
Tgl 11-09-2007

\*ANGKUTAN UMUM YG  
SDH, MEMENUHI KET. UU.  
LL DAPAT BEROPERASI

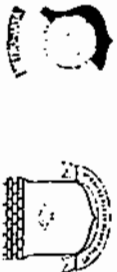
YES

Tgl 11-12-2007

DEADLINE

NO

\*ANGKUTAN UMUM YG  
TDK MEMENUHI  
KET. UU. LL DI TADAKAN



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Sekretariat : Jl. Arah Suci No. 100, Lingsar, Tangerang  
 Telp. (021) 551-2222

**PROSES MEKANISME SOLUSI ke-10  
 KABUPATEN CISOKA-CENGKUDU-BALARAJA**



**PENERBITAN  
 PLAT HITAM**  
 Tgl 07-09-2007  
 & 08-09-2007



**\*SOSIALISASI  
 \*SURAT PERNYATAAN  
 \*AMBIL BB PLAT HITAM**  
 Tgl. 11-09-2007



**\*SURAT REKOMENDASI  
 \*REKOMENDASI  
 \*SURAT REKOMENDASI  
 \*REKOMENDASI**

**Surat  
 Rekomendasi  
 DPRD Kab.  
 Tangerang kepada  
 Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 - setwan. Tentang  
 Penerbitan  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam**  
 Tgl 29-06-2007

**\*KESEPAKATAN  
 BAKORLANTAS KAB.  
 TANGERANG SOLUSI  
 ANGKUTAN UMUM  
 PLAT HITAM  
 CISOKA-CENGKUDU-  
 BALARAJA**  
 Tgl 12-09-2007



**\*STIKERISASI  
 BERLAKU 3 BULAN**  
 Tgl 19-09-2007



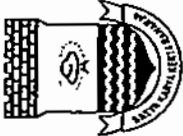





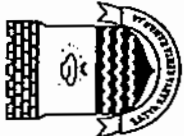


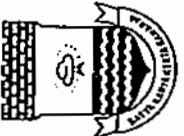


**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 SDH, MEMENUHI KET. UU.  
 LL DAPAT BEROPERASI**  
 YES

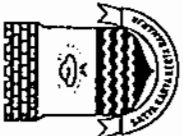


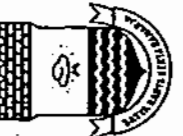

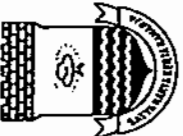





Tgl 19-12-2007

**DEADLINE**

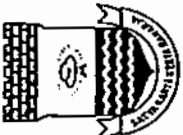


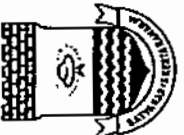


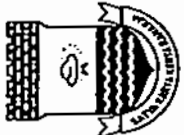


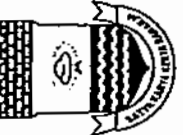


**NO**

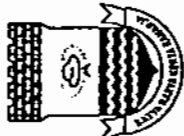








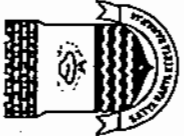


**\*ANGKUTAN UMUM YG  
 TDK MEMENUHI  
 KET. UU. LL DI TIADAKAN**





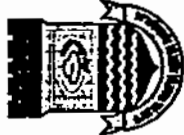



<p><b>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</b></p>   	<p><b>MARI KITA TERTIB BERLALU LINTAS GUNAKAN LAJUR / JALUR YANG BENAR</b></p> <p><b>BERGAMA OPTIKAN TERTIB LALU LINTAS</b></p>	<p><b>SPONSOR</b></p>
<p><b>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</b></p>   	<p><b>SIAPA LAGI KALAU BUKAN KITA YANG TERTIBIN LALU LINTAS MAKA KITA SIAPKAN SURAT 2 KENDARAAN &amp; HELM</b></p> <p><b>BERGAMA OPTIKAN TERTIB LALU LINTAS</b></p>	<p><b>SPONSOR</b></p>
<p><b>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</b></p>   	<p><b>PATUHI RAMBU-RAMBU LALU LINTAS YANG ADA JADIKAN SABUK KESELAMATAN ANDA SEBAGAI SAHABAT DALAM PERJALANAN</b></p> <p><b>BERGAMA OPTIKAN TERTIB LALU LINTAS</b></p>	<p><b>SPONSOR</b></p>
<p><b>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</b></p>   	<p><b>KELUARGA MENUNGGU DIRUMAH !! ANDA SELAMAT DALAM PERJALANAN PATUHI PERATURAN LALU LINTAS</b></p> <p><b>BERGAMA OPTIKAN TERTIB LALU LINTAS</b></p>	<p><b>SPONSOR</b></p>

<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERTIB DIJALAN GUNAKAN LAJUR KIRI</p> <p>BERSAMA SAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>PENGENDARA SEPEDA MOTOR GUNAKANLAH HELM YANG BAIK DAN BENAR TIDAK BERBONGCENGAN LEBIH DARI DUA ORANG</p> <p>BERSAMA SAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>PARKIRLAH SEPEDA MOTOR ANDA PADA TEMPATNYA DAN TAMBAHKAN KUNCI PENGAMAN</p> <p>BERSAMA SAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>BERLAKU SOPAN DALAM BERLALU LINTAS TAATI PERATURAN YANG ADA</p> <p>BERSAMA SAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>



<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>RAMBU LALU LINTAS BUKAN HIASAN MARKA JALAN BUKAN LUKISAN</p> <p>BERSAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>PENGUNAAN SABUK PENGAMAN BUKAN SEBAGAI TIKET UNTUK MENGHIN TILANG TETAPI SABAGAI TIKET AGAR SELAMAT TIBA DITUJUAN</p> <p>BERSAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>ANGKUTAN UMUM AGAR MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG PADA TEMPATNYA</p> <p>BERSAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>KENDARAAN BUS PADA SAAT BERJALAN PINTU HARUS DALAM KEADAAN TERTUTUP</p> <p>BERSAMA Ciptakan Tertib Lalu Lintas</p>	<p>SPONSOR</p>

<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p><b>Plat hitam NO</b> <b>Plat Kuning YES</b></p> <p>BERSAMA OPTAKAN TERtib JALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>PENGUNAAN SABUK PENGAMAN BUKAN SEBAGAI TIKET UNTUK MENGHINTIKAN TILANG TETAPI SABAGAI TIKET AGAR SELAMAT TIBA DITUJUAN</p> <p>BERSAMA OPTAKAN TERtib JALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>ANGKUTAN UMUM AGAR MENAIKKAN DAN MENURUNKAN PENUMPANG PADA TEMPATNYA</p> <p>BERSAMA OPTAKAN TERtib JALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>KENDARAAN BUS PADA SAAT BERJALAN PINTU HARUS DALAM KEADAAN TERTUTUP</p> <p>BERSAMA OPTAKAN TERtib JALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>

<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>Plat hitam <b>NO</b> Plat Kuning <b>YES</b> BERSAMA CITA-KAWAN TERTIB LALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>UTAMAKAN KESELAMATAN BUKAN KECEPATAN BERSAMA CITA-KAWAN TERTIB LALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>SAATNYA BERPRILAKU TERTIB BERLALU LINTAS BERSAMA CITA-KAWAN TERTIB LALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>
<p>BAKORLANTAS KAB. TANGERANG</p>   	<p>ANDA TERTIB DI JALAN SELAMAT SAMPAI TUJUAN BERSAMA CITA-KAWAN TERTIB LALU LINTAS</p>	<p>SPONSOR</p>

### III. DASAR

- a. Undang – undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- b. Undang – undang Republik Indonesia No. 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- c. Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 Tahun 2003. Tentang Penyelenggaraan Angkutan orang dijalan dengan Kendaraan umum.
- d. Keputusan Guberrur Banten Nomor : 8 Tahun 2004. Tentang Penyelenggaraan Angkutan Penumpang Umum dalam wilayah Propinsi Banten.
- e. Surat Keputusan Direktur Lalu Lintas Polri No.Pol : Skep / 22 / XI / 2005, tanggal 22 September 2005 tentang Vademikum Polisi Lalu Lintas.
- f. Surat Keputusan Bupati Tangerang Nomor : 621.05 / Kep.289-Huk / 2005. Tanggal 31 Agustus 2005 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Lalu Lintas dikabupaten Tangerang.
- g. Hearing / Dengar Pendapat Dewan Perwakilan rakyat Kabupaten Tangerang tanggal 05 Oktober 2006, Nomor : 172.4 / 1573 – Satwan tentang Penerbitan angkutan umum / Plat Hitam kebijakan Penambahan Angkutan Umum dan Trayek diwilayah Kabupaten Tangerang.

- h. Rapat Koordinasi Bakorlantas Kabupaten Tangerang tanggal 07 Nopember 2006, Nomor : 005 / 585 – Um tentang Pernertiban Angkutan Umum (Plat Hitam) diwilayah Kabupaten Tangerang.
- i. Surat Telegram Dir. Lantas Poda Metro Jaya No.Pol : ST / 18 / IV / 2007 tanggal 11 April 2007 tentang Pelaksanaan Penertiban Kendaraan Pribadi sebagai Angkutan Umum yang menggunakan Plat Hitam.
- Hearing / Dengar Pendapat Penertiban Angkutan Plat Hitam Kapolres, Kadishub dan Ketua DPC Organda Kab. Tangerang, tanggal 23 dan 24 April 2007 tentang Perumusan Cara Bertindak Penertiban Angkutan Plat Hitam dan Pemecahan masalahnya.
- k. Memo dari Pimpinan Komisi D DPRD kepada Kepala Dinas Perhubungan Kab. Tangerang dan Pengurus Organda Kab. Tangerang. Tanggal 25 Mei 2007. Perihal Pengurusan Kuningisasi Plat Hitam.
- l. Surat Rekomendasi DPRD Kab. Tangerang kepada Bupati Tangerang nomor : 170 / 913 – setwan. Tanggal 29 Juni 2007. Tentang Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam

### III. SASARAN PENERTIBAN

NO	WILAYAH	LOKASI	JML	WAKTU PENERTIBAN	KET
1	CIKUPA	PERTIGAAN CIBADAK	57	15 MEI 2007	
2	CISAUK	PUSPITEK	60	14 JUNI 2007 DAN 10 JULI 2007	
3	KRESEK	TERMINAL KRESEK	29	06 JUNI 2007	
4	RAJEG	SUKA MANAH - MEKAR SARJ	5	30 AGUSTUS 2007 (Rencana)	
5	TIGARAKSA	TIGARAKSA - CISOKA	67	21 MEI 2007	
6	BALARAJA	ARAH KE KRESEK	93	06 JUNI 2007	
7	MAUK	PSR BARU - MAUK	99	28 MEI 2007 28 AGUSTUS 2007 (Rencana)	
8	KRONJO	PSR KRONJO	20	06 JUNI 2007	
9	TL NAGA	PSR TL NAGA	110	06 SEPTEMBER 2007 (Rencana)	
10	SERPONG	PSR SERPONG - KRANGGAN	50	14 JUNI 2007 DAN 10 JULI 2007	
11	BALARAJA	TOMANG	23	21 MEI 2007	
12	BALARAJA	BITUNG	16	14 JUNI 2007 25 JULI 2007	
13	CISAUK	CICANGKAL	19	14 JUNI 2007 DAN 10 JULI 2007	
14	CITRA RAYA	CURUG	21	14 JUNI 2007 24 AGUSTUS 2007 (Rencana)	
15	TANJUNG KAIT	PS. KEMIS	18	30 AGUSTUS 2007 (Rencana)	
16	CURUG	CITRALAND	10	14 JUNI 2007 24 AGUSTUS 2007 (Rencana)	
<b>J U M L A H</b>			<b>697</b>	<b>135 Angkutan Umum Plat Hitam yang ditindak</b>	

# V. PELAKSANAAN

## 1. PROSES PENEGAKAN HUKUM

- a. Pelaksanaan Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam Tahap ke-1 (lampiran 1) :
- 1) Wilayah Cibadak Cikupa , pada tanggal 15 Mei 2007 hasil 28 unit KR disita.
  - 2) Wilayah Tomang Balaraja, pada tanggal 21 Mei 2007 hasil 21 unit KR disita.
  - 3) Wilayah Mauk Sepatan, pada tanggal 28 Mei 2007 hasil 19 unit KR disita.
  - 4) Wilayah Balaraja, Kresek / Kronjo, pada tanggal 06 Juni 2007 hasil 25 unit KR disita.
  - 5) Wilayah Serpong, Cisauk, Curug, Cikupa, pada tanggal 14 Juni 2007 hasil 17 unit KR disita.
  - 6) Wilayah Serpong Cisauk, pada tanggal 10 Juli 2007 hasil Nihil.
  - 7) Jalan Raya Gatot Subroto Cikupa, pada tanggal 25 Juli 2007 hasil 6 unit KR disita.

**b. Rencana Pelaksanaan Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam Tahap ke- 2 :**

Dari 7 (tujuh) wilayah sasaran operasi angkutan umum plat hitam yang sudah dilaksanakan penertiban oleh Tim Bakorlantas Kabupaten Tangerang masih terdapat 4 (empat) sasaran operasi penertiban yang akan dilaksanakan pada :

- 1) Citraya Curug dan Curug Citraland, yang akan dilaksanakan penertiban pada tanggal 24 Agustus 2007.
- 2) Pasar Baru Mauk, yang akan dilaksanakan penertiban pada tanggal 28 Agustus 2007.
- 3) Tanjung Kait Mauk dan Sukamanah – Mekarsari Rajeg, yang akan dilaksanakan penertiban pada tanggal 30 Agustus 2007.
- 4) Pasar Teluk Naga, yang akan dilaksanakan penertiban pada tanggal 06 September 2007.



## **2. PROSES SOSIALISASI**

### **a. Pelaksanaan Sosialisasi Tahap Ke-1:**

- 1) Pada tanggal 22 Mei 2007, Pelaksanaan Sosialisasi oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam wilayah Cibadak Cikupa.
- 2) Pada tanggal 29 Mei 2007, Pelaksanaan Sosialisasi oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir plat hitam Balaraja Tomang.
- 3) Pada tanggal 05 Juni 2007, Pelaksanaan Sosialisasi oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam wilayah Mauk Sepatan (AKDP PANTURA).
- 4) Pada tanggal 12 Juni 2007, Pelaksanaan Sosialisasi oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam wilayah Balaraja, Kresek / Kronjo.
- 5) Pada tanggal 19 Juni 2007, Pelaksanaan Sosialisasi oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam wilayah Serpong, Cisauk, Curug, Cikupa.
- 6) Pada tanggal 31 Juli 2007, Pelaksanaan Sosialisasi oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam Jl.Raya Gatot Subroto (PT.Tuntex).

### **3. PELENGKAPAN REGISTRASI (KESEPAKATAN DAN PENDAFTARAN)**

#### **a. Pelaksanaan Registrasi Tahap ke-1 :**

- 1) Tanggal 05 Juni 2007, Solusi ke-1 oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Sdr.Hadidi selaku Koordinator angkutan umum plat hitam wilayah Cibadak Cikupa yang sudah memenuhi persyaratan Kuningisasi.
- 2) Tanggal 14 Juni 2007, Solusi ke-2 oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Sdr.Memed selaku Koordinator angkutan umum plat hitam trayek Tenjo – Tigaraksa – Cibadak - Cikupa dan Sdr.Hadidi selaku Koordinator angkutan umum plat hitam wilayah Tenjo – Tigaraksa – Cibadak - Balaraja yang sudah memenuhi persyaratan Kuningisasi.
- 3) Tanggal 06 Juli 2007, Solusi Ke-3 oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan antar jemput Karyawan plat hitam wilayah Balaraja – Kresek / Kronjo yang sudah memenuhi persyaratan Kuningisasi.
- 4) Tanggal 17 Juli 2007, Solusi Ke-4 oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam trayek Balaraja – Tomang yang sudah memenuhi persyaratan Kuningisasi.

- 5) Tanggal 25 Juli 2007, Solusi Ke-5 oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir angkutan umum plat hitam Masyarakat trayek Balaraja – Kresek / Kronjo yang sudah memenuhi persyaratan Kuningisasi.
- 6) Tanggal 06 dan 15 Agustus 2007, Solusi Pengajuan Ijin Trayek ke-6 oleh Tim Bakorlantas Kab. Tangerang kepada Koordinator / Pemilik / Sopir Angkutan Trayek AKDP (Antar Kota Dalam Propinsi) Pantura F.01, F.02, G.01, G.02.

**b. Stickerisasi Plat Hitam selama 3 Bulan (Proses Kuningisasi dan**

**Ijin Trayek):**

- 1) Tanggal 08 Juni 2007, Pemasangan Sticker oleh Tim Bakorlantas kepada angkutan umum plat hitam yang sudah memenuhi persyaratan diwilayah Cibadak Cikupa yang sedang dalam pengawasan Bakorlantas Kab. Tangerang selama 3 bulan
- 2) Tanggal 06 Juli 2007, Pemasangan Sticker oleh Tim Bakorlantas kepada kendaraan atar jemput karyawan plat hitam yang sedang dalam proses pengawasan Bakorlantas Kab. Tangerang selama 3 bulan
- 3) Tanggal 20 Juli 2007, Pemasangan Sticker oleh Tim Bakorlantas kepada angkutan plat hitam trayek Balaraja Tomang yang sedang dalam proses pengawasan Bakorlantas Kab. Tangerang selama 3 bulan.

- 4) Pemasangan Sticker angkutan umum Plat Hitam trayek Balaraja – Kresek / Kronjo belum dilaksanakan.
- 5) Trayek AKDP Pantura yang berjumlah 40 unit Kendaraan sudah diberikan Plat Kuning dan Kelengkapan Administrasi antara lain :  
Pengujian Kendaraan, Pemberian kartu Organda dan SIPA trayek  
G.01, G.02, F.01, F.02.

## **4. PROSES TINDAK LANJUT**

- a. Contoh Pengadaan 2 (dua) unit kendaraan Angkutan umum Plat Kuning Tanggal 17 Juli 2007 pada Trayek :
- 1) Trayek Tenjo – Tigaraksa – Cibadak – Cikupa.
  - 2) Trayek Tenjo – Tigaraksa – Cibadak – Balaraja.
- b. Pengadaan / Renovasi Angkutan Umum Plat Hitam yang sudah terdaftar dan mempunyai trayek akan direalisasikan secara paksa oleh Bakorlantas Kab. Tangerang setelah masa berlaku Stickerisasi telah habis berdasarkan kesepakatan bersama antara Bakorlantas Kab. Tangerang dengan Koordinator / Pemilik / Pengemudi Angkutan Umum Plat Hitam diwilayah Kab Tangerang.

# V. HASIL

NO	TRAYEK	JUMLAH REGISTRASI PLAT HITAM	JUMLAH PENGADAAN / RENOVASI KR PLAT KUNING	KETERANGAN
1.	TENJO – TIGARAKSA – CIBADAK - CIKUPA	45 UNIT	1 UNIT (CONTOH)	PENGADAAN / RENOVASI KR PLAT KUNING DILAKSANAKAN PADA BULAN AGUSTUS SESUAI DENGAN JUMLAH KR PLAT HITAM
2.	TENJO – TIGARAKSA – CIBADAK – BALARAJA	62 UNIT	1 UNIT (CONTOH)	SDA
3.	ANTAR JEMPUT KARYAWAN BALARAJA – KRESEK / KRONJO	30 UNIT	BELUM ADA	BELUM PENGADAAN / RENOVASI MENGGINGAT MASA BERLAKU STICKER BELUM HABIS
4.	BALARAJA – TOMANG	67 UNIT	SDA	SDA
5.	ANGKUTAN UMUM MASYARAKAT BALARAJA – KRESEK / KRONJO	30 UNIT	SDA	SDA
6.	AKDP (ANTAR KOTA DALAM PROPINSI) PANTURA F.01, F.02, G.01, G.02.	40 UNIT	TIDAK ADA	TIDAK ADA PENGADAAN / RENOVASI MENGGINGAT FISIK KENDARAANNYA SUAH SESUAI DENGAN KR ANGKUTAN PLAT KUNING YANG SUDAH BEROPERASIONAL
<b>TOTAL 274 UNIT</b>				

# VI. ANGGARAN TALANGAN DAN RENBUT ANGGARAN

## PELAKSANAAN PERTIBA ANGGARAN UMUM PATAH HILIR HAYAH KAB. TANGERANG

### I. Kuat Personil yang Terlibat Operasional

- |    |                              |               |
|----|------------------------------|---------------|
| a. | Anggota Satuan Lalu Lintas   | : 25 Personil |
| b. | Anggota Satuan Samapta       | : 22 Personil |
| c. | Anggota Satuan Intelkam      | : 8 Personil  |
| d. | Anggota Satuan Reskrim       | : 8 Personil  |
| e. | Anggota Provost              | : 2 Personil  |
| f. | DPC Organda Kab Tangerang    | : 6 Personil  |
| g. | Anggota Dishub Kab Tangerang | : 6 Personil  |
| h. | Anggota PM                   | : 4 Personil  |

---

JUMLAH

: 81 Personil



## II. Kendaraan yang digunakan untuk Operasional

a. Satuan Lalu Lintas	: 8 Kendaraan Roda 2
	4 Kendaraan Roda 4
b. Satuan Samapta	: 2 Kendaraan Truk
c. Provost	: 1 Kendaraan Roda 4
d. Dishub	: 2 Kendaraan Roda 4
e. Organda	: 1 Kendaraan Roda 4
d. PM	: 1 Kendaraan Roda 4
<b>JUMLAH</b>	<b>: 19 Kendaraan</b>

## III. Kuat Personil yang terlibat dalam pengamanan Barang Bukti Angkutan Umum Plat Hitam

a. Patser	: 11 Personil
b. Piket Sim	: 4 Personil
c. Piket Laka	: 4 Personil
<b>JUMLAH</b>	<b>: 19 Personil</b>

## DANA TALANGAN PENERIBAN PIAT HITAM SATUAN LAUD UNITAS POLRES TANGERANG

Anggaran Untuk 7 x Operasi	
a. Makan	: 7 x 81 x Rp 15.000 = Rp 8.505.000,-
b. Bensin Kr 4	: 7 x 11 x Rp 100.000 = Rp 7.700.000,-
c. Bensin Kr 2	: 7 x 8 x Rp 50.000 = Rp 2.800.000,-
Jumlah	Rp <b>19.005.000,-</b>
Pembuatan Lokasi BB Angkutan Umum Plat Hitam	
a. Bambu + Papan	= Rp 200.000,-
b. Tali	= Rp 50.000,-
c. Lampu + Kabel	= Rp 500.000,-
d. Besi	= Rp 500.000,-
Jumlah	Rp <b>1.250.000,-</b>
Staf Sosialisasi	
a. Polri	: 7 x 3 x Rp 25.000 = Rp 525.000,-
b. PNS Polri	: 7 x 2 x Rp 25.000 = Rp 350.000,-
c. Dishub	: 7 x 2 x Rp 25.000 = Rp 350.000,-
d. Organda	: 7 x 2 x Rp 25.000 = Rp 350.000,-
Jumlah	Rp <b>1.575.000,-</b>

Rp 21.830.000

Jumlah Keseluruhan  
Rp 194.480.000

## REJEKANA WANGGARAN

### ANGKUTAN UMUM PIAT HITAM YANG AKAN DATANG

Anggaran Untuk 7 x Operasi	
a. Uang Saku	: 7 x 81 x Rp 75.000 = Rp 42.525.000,-
b. Uang Pam Kr BB	: 18 x 65 x Rp 50.000 = Rp 58.500.000,-
c. U. S. Staf Bakar	: 7 x 18 x Rp 50.000 = Rp 6.300.000,-
Jumlah	Rp <b>107.325.000,-</b>

### Target Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam 5 Titik

#### Yang Akan Datang

Anggaran Untuk 5 x Operasi	
a. Uang Saku Staf Bagops	: 5 x 9 x Rp 50.000 = Rp 2.250.000,-
b. Uang Saku Staf Lantas	: 5 x 4 x Rp 50.000 = Rp 1.000.000,-
c. Uang Saku Organda	: 5 x 3 x Rp 50.000 = Rp 750.000,-
d. Uang Saku Dishub	: 5 x 2 x Rp 50.000 = Rp 500.000,-
Jumlah	Rp <b>24.750.000,-</b>

### Anggaran yang dikeluarkan Untuk 5 x Operasi

a. Makan	: 5 x 81 x Rp 15.000 = Rp 6.075.000,-
b. Bensin Kr 4	: 5 x 11 x Rp 100.000 = Rp 5.500.000,-
c. Bensin Kr 2	: 5 x 8 x Rp 50.000 = Rp 2.000.000,-
Jumlah	Rp <b>13.575.000,-</b>

a. Sewa gedung	: Rp 10.000.000,-
b. Sarana dan Prasarana	: Rp 10.000.000,-
c. Renovasi	: Rp 5.000.000,-
d. ATK	: Rp 2.000.000,-
Jumlah	Rp 27.000.000,-

Rp 172.650.000

# VII. RENBUT ANGGARAN PROGRAM KEGIATAN BAKORLANTAS - 2007



  
**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Sekretariat : Jl. M. Atik Soeradi, Tigaraksa, Tangerang - 15720  
 Telp. Fax : (021) 5995311

## RENBUT ANGGARAN PROGRAM KEGIATAN BAKORLANTAS - 2007

Rp. 50 Juta

Agustus s/d September  
 Penertiban Anggaran Unsur (Plaf Maksimal)  
 Serahnya Bodeg/sudah mati

Rp. 50 Juta

Desember  
 Tertinggal Anggaran Unsur dan barang

Januari s/d Juli  
 Penertiban Anggaran Unsur  
 Plaf Maksimal

Rp. 2000.000,-

Oktober  
 Penertiban Busi Unsur/Karyawati  
 Plaf Maksimal

Rp. 50 Juta

Desember  
 Penertiban Anggaran Barang & Pagar Tempah  
 Plaf Maksimal

Rp. 50 Juta

# Rp. 400.000.000,-

## VIII. HAMBATAN

### a. Sarana dan Prasarana

- 1) Belum memiliki Kantor Sekretariat Bakorlantas Kab. Tangerang yang tetap. Selama kegiatan Bakorlantas berjalan menggunakan lahan didepan kantor Satuan Lalu Lintas Polres Tangerang yang dijadikan sebagai Kantor Sekretariat Sementara dan penyimpanan Barang Bukti Sementara (darurat). Sehingga kegiatan yang sudah terlaksana belum berjalan secara maksimal dan optimal.
- 2) Tempat Penyimpanan BB angkutan umum plat hitam yang disita oleh Bakorlantas Kab. Tangerang masih belum memenuhi standarisasi kelayakan dari segi keamanan, sehingga Petugas Keamanan harus berjaga lebih ekstra.
- 3) Belum didukung dengan anggaran yang memadai.
- 4) Belum adanya Kesepahaman Rumusan Cara Bertindak dalam penertiban angkutan umum Plat Hitam yang sudah dilaksanakan oleh Bakorlantas Kab. Tangerang dengan Kodya Tangerang, Propinsi Banten dan DKI Jakarta dan Sekitarnya.
- 5) Pelaksanaan Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam kurang dapat perhatian sepenuhnya dari para Regulator sehingga kegiatan penertiban angkutan umum plat hitam belum terlaksana sebagaimana yang diharapkan.

## **IX. SARAN**

- a. Untuk kelancaran kegiatan kedepan disarankan Sekretariat Bakorlantas berlokasi dekat dengan Kantor Pemerintahan Kabupaten Tangerang.
- b. Perlu adanya Payung Hukum terhadap 3 Instansi ( Polri, Dishub dan Organda ) sebagai Kepala Pelaksana Harian (KALAHAR) untuk menunjang dan mensinergikan kegiatan Bakorlantas Kab. Tangerang kedepan guna terciptanya Kabupaten Tangerang menjadi kawasan Tertib Lalu Lintas sesuai dengan kewenangan masing-masing.
- c. Sarana dan Prasarana penyimpanan Barang Bukti (BB) agar disediakan tempat khusus untuk memenuhi standarisasi kelayakan dan segi keamanan.
- d. Membuat Surat Keluar yang sifatnya mendukung kegiatan Bakorlantas Kab. Tangerang yang telah dilaksanakan kepada instansi terkait.

# X. KESIMPULAN

Demikian Laporan Tahap Ke-1 (satu) Hasil Pelaksanaan Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam dan Solusinya oleh Bakorlantas Kab. Tangerang diwilayah hukum Kabupaten Tangerang terhitung mulai Tanggal 15 Mei s/d 15 Agustus 2007 dibuat untuk menjadi periksa, mohon dukungan dan petunjuk lebih lanjut.

Tangerang, 23 Agustus 2007

**TIM BAKORLANTAS  
KABUPATEN TANGERANG**

**INAS PERHUBUNGAN KAB. TANGERANG  
KASI ANGKUTAN UMUM**

**POLRES TANGERANG  
KASAT LANTAS**

**DODDY DJOHARI, SH**

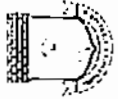
**AKP. ADRI DESAS FURYANTO, SH**

**DPC. ORGANDA KAB. TANGERANG  
KETUA**

**BAMBANG PAMBUDI**

# DATA ANGKUTAN UMUM PLAT HITAM YANG DITINDAK

NO	WILAYAH	JUMLAH KENDARAAN	JUMLAH BB KENDARAAN	JUMLAH BB SURAT
1	CIBADAK CIKUPA	28 UNIT KR	28 UNIT KR	NIHIL
2	TOMANG BALARAJA	38 UNIT KR	21 UNIT KR	• 16 STNK • 1 SIMA
3	MAUK DAN SEPATAN	21 UNIT KR	19 UNIT KR	• 2 STNK
4	BALARAJA, KRESEK KRONJO	25 UNIT KR	23 UNIT KR	• 2 STNK
5	SERPONG, CISAUK, CURUG, CIKUPA	17 UNIT KR	17 UNIT KR	NIHIL
6	SERPONG CISAUK	NIHIL	NIHIL	NIHIL
7.	JL.RAYA GATOT SUBROTO (PT.TUNTEX)	6 UNIT KR	6 UNIT KR	NIHIL
<b>J U M L A H</b>		135	114	• 20 STNK • 1 SIMA



# BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG

Sekretariat : Jl. M. Alik Soearidi, Tigaraksa, Tangerang - 15720

Telp. : Fax : (021) 5995311

## *Wasyuk*

*Orbisask - Tnglu Rakso - Tenjo*

*Pulandang - Pungli*



SEKURAS-FIAN  
 BAKORLANTAS KAB. TNG  
 SOSIOPOLITIKA UMUM  
 KAE TANJUNGPINAK  
 TUNJ



SEKURAS-UMUM  
 PENGEMBANG & MENY  
 LETUP-KORSIU D/PD  
 KAE TANJUNGPINAK



TR. 08 08 08  
 STIKERISASI BERLAKU  
 3 BUN

JIN TRAYEK & KIIR  
 REVOLUSI, PEREMAJAN  
 & PENGADAAN  
 (KREDIT & TUNAI)



SEKURAS-MANDAT  
 BAKORLANTAS KPDS Sol.  
 HAD DI 55G KA. KKSU  
 No. SM/0004/72007/  
 BAKORLANTAS Kab. Tng  
 MENKARSIBIR ARWADA  
 PLAT HIKMUCBADAK  
 (55 KKSU & 53 PROSES)

ANGKUTAN UMUM YG  
 SDH MEMENUHI KET. UU. LU  
 DAPAT BEROPERASIONAL

Tgl. 08-09-07

**DEAD LINE**

NO

ANGKUTAN UMUM YG  
 TDK MEMENUHI KET. UU. LU  
 DITILAKAN!





**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**

Sekretariat : Jl. M. Aliq Sa'adah, Tangerang, Tangerang - 15720  
Telp. : Fax : (021) 5095311

1. *Perangko Terjoko - Pijut Rikayasa - Cibadendek - Cibadendek "PP"*
2. *Perangko Terjoko - Pijut Rikayasa - Cibadendek - Cibadendek "PP"*



• ANGGARAN UMUM YG SDH MEMENUHI KET UU, UU DAPAT BEROPERASIONAL

Tgl. 08-09-07

**DEAD LINE**

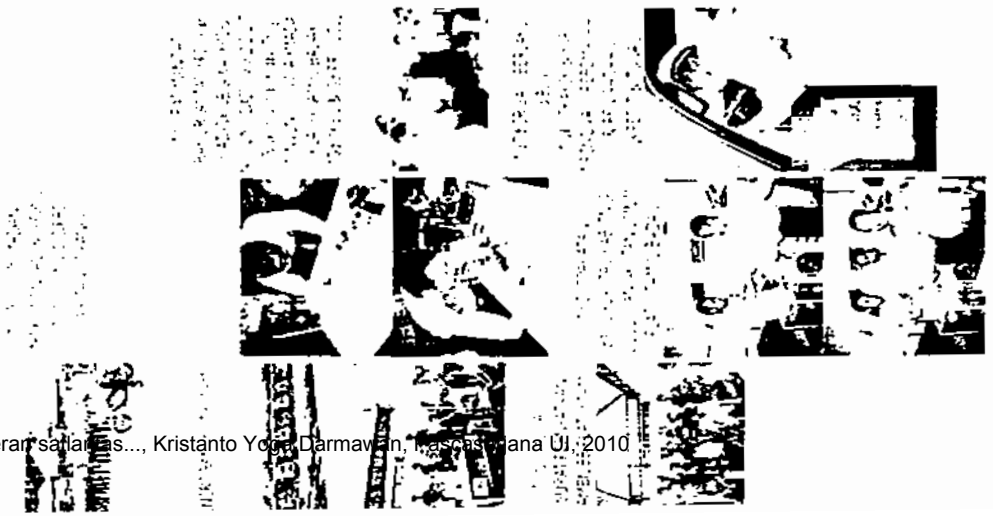
• ANGGARAN UMUM YG TDK MEMENUHI KET UU, UU DITADAFAN

Protes Silakan lehilung  
Mulai od tanggal 8 Juni 2007  
sesuai protes Salur Ke-1



12/06/2007  
Salur Ke-1  
Kesejahteraan dan Lintas, Pengantar Pengantar Per-Item Cibadendek  
Kesejahteraan dan Lintas, Pengantar Pengantar Per-Item Cibadendek  
Kesejahteraan dan Lintas, Pengantar Pengantar Per-Item Cibadendek

Salur Ke-1  
Kesejahteraan dan Lintas, Pengantar Pengantar Per-Item Cibadendek  
Kesejahteraan dan Lintas, Pengantar Pengantar Per-Item Cibadendek



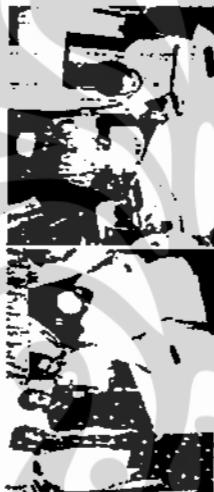


**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**

Sekretariat : Jl. Arik Soeardi, Tigarakwat, Tangerang - 15720

Telp. / Fax : (021) 5996314

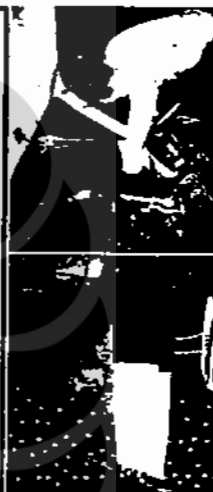
# PROSES -MEKANISME SOLUSI ke-3 ANTAR JEMPUT KARYAWAN PLAT HITAM DI BALARAJA, KRESEK DAN KRONJO



\*KESEPAKATAN BAKORLANTAS KAB.  
TANGERANG SOLUSI ANGKUTAN  
UMUM PLAT HITAM BALARAJA KRESEK  
/ KRONJO

DAN  
\*STIKERISASI BERLAKU 3 BULAN  
\*IJIN TRAYEK & KIIR  
\*RENOVASI & PENGADAAN

Tgl 06-07-2007



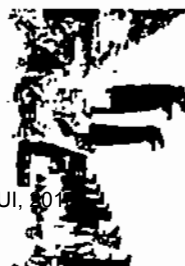
\*SOSIALISASI  
\*SURAT PERNYATAAN  
\*AMBIL BB PLAT HITAM

Tgl. 12-06-2007



PENERBITAN PLAT HITAM

Tgl. 06-06-2007



SURAT REKOMENDASI  
DPRD KABUPATEN TANGERANG  
TANGGAL 29-06-2007

Surat  
Rekomendasi  
DPRD Kab.  
Tangerang kepada  
Bupati Tangerang  
nomor : 170 / 913  
- setwan. Tentang  
Penerbitan  
Angkutan Umum  
Plat Hitam

Tgl 29-06-2007

\*ANGKUTAN UMUM YG  
SDH, MEMENUHI  
KET.UU. LL DAPAT  
BEROPERASI

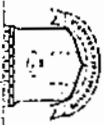
YES

Tgl 06-10-2007

DEADLINE

NO

\*ANGKUTAN UMUM  
YG TDK MEMENUHI  
KET. UU. LL DI  
TIADAKAN



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**

Sekretariat: Jl. Arah Sasana, Tangerang, Tangerang - 15720

Telp. / Fax : (021) 5995311

# PROSES - MEKANISME SOLUSI ke-4 PLAT HITAM BALARAJA - TOMANG

TRAYEK

BALARAJA - TOMANG

PULANG - PERGI



**NERTIAN PLAT HITAM**

Tgl: 1-05-2007



**\*SOSIALISASI**

**\*SURAT PERNYATAAN**

**\*AMBIL BB PLAT HITAM**

Tgl: 29-05-2007



Surat  
Rekomendasi  
DPRD Kab.  
Tangerang  
kepada Bupati  
Tangerang nomor  
: 170 / 913 -  
selwan. Tentang  
Penerbitan  
Angkutan Umum  
Plat Hitam



**\*KESEPAKATAN**

**BAKORLANTAS KAB.**

**TANGERANG SOLUSI**

**ANGKUTAN UMUM PLAT**

**HITAM BALARAJA - TOMANG**

Tgl: 17-07-2007



**\*STIKERISASI BERLAKU**

**3 BULAN**

**\*IJIN TRAYEK & KIIR**

**\*RENOVASI & PENGADAAN**

**Tgl: 20-07-2007**



**\*ANGKUTAN UMUM YG  
SDH, MEMENUHI KET. UU.  
LL DAPAT BEROPERASI**

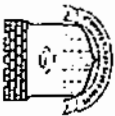
**YES**

Tgl: 20-10-2007

## DEAD LINE

**NO**

**\*ANGKUTAN UMUM YG  
TDK MEMENUHI KET.  
UU, LL DI TADAKAN**



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**

Secretariat : Jl. Aidi Soeari, Tigralesa, Tangerang - 15720

Telp. / Fax : (021) 5995314



# PROSES-MEKANISME SOLUSI ke-5 ANGKUTAN UMUM MASYARAKAT

TRAYEK

BALARAJA - KRESEK / KRONJO

PULANG - PERGI



ENERGAN PLAT HITAM

Tgl. 06-06-2007



\*SOSIALISASI

\*SURAT PERNYATAAN

\*AMBIL B8 PLAT HITAM

Tgl. 12-06-2007



\*KESEPAKATAN

BAKORLANTAS KAB.

TANGERANG SOLUSI

ANGKUTAN UMUM PLAT

HITAM BALARAJA

KRESEK/KRONJO

Tgl 25-07-2007



\*PEMASANGAN STICKER

ANGKUTAN UMUM PLAT

HITAM TRAYEK BALARAJA

KRESEK / KRONJO AKAN

DIRENCANAKAN

DIKEMUDIAN HARI

\*ANGKUTAN UMUM YG  
SDH, MEMENUHI KET. UU.  
LL DAPAT BEROPERASI

YES

## DEADLINE

NO

\*ANGKUTAN UMUM YG  
TDK MEMENUHI  
KET. UU. LL DIADAKAN

Surat  
Rekomendasi  
DPRO Kab.  
Tangerang kepada  
Bupati Tangerang  
nomor : 170 / 913  
- setwan. Tentang  
Penertiban  
Angkutan Umum  
Plat Hitam



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Sekretariat : Jl. Atri 602nd, Tigaraksa, Pangreh - 17022  
 Telp. / Fax : (021) 5923317

**PROSES-MEKANISME SOLUSI ke-6**  
**ANGKUTAN UMUM MASYARAKAT**  
**TRAYEK**  
**AKDP PANTURA (MAUK SEPATAN)**  
**PULANG - PERGI**



**NERTIAN PLAT HITAM**  
 Tgl. 8-05-2007



**\*SOSIALISASI**  
**\*SURAT PERNYATAAN**  
**\*AMBIL BB PLAT HITAM**  
 Tgl. 05-06-2007



REKOMENDASI  
 REKOMENDASI  
 REKOMENDASI  
 REKOMENDASI  
 REKOMENDASI

Surat  
 Rekomendasi  
 DPRD Kab.  
 Tangerang kepada  
 Bupati Tangerang  
 nomor : 170 / 913  
 - setwan. Tentang  
 Penerbitan  
 Angkutan Umum  
 Plat Hitam  
 Tgl. 29-06-2007

**\*KESEPAKATAN /**  
**KOORDINASI KE-1**  
**BAKORLANTAS, DISHUB**  
**PROPINSI DAN**  
**KOORDINATOR**  
**ANGKUTAN UMUM PLAT**  
**HITAM AKDP DI**  
**PANTURA (F.01, F.02,**  
**G.01, G.02).**  
 Tgl. 06-08-2007

**\*KESEPAKATAN /**  
**KOORDINASI KE-2**  
**BAKORLANTAS, DISHUB**  
**PROPINSI DAN**  
**KOORDINATOR**  
**ANGKUTAN UMUM PLAT**  
**HITAM AKDP DI**  
**PANTURA**  
**(F.01, F.02, G.01, G.02).**  
**40 UNIT KR ANGKUTAN**  
**UMUM PLAT HITAM**  
**AKDP PANTURA SUDAH**  
**DIBERIKAN PLAT**  
**KUNING DAN**  
**KELENGKAPANA**  
**ADMINISTRASI ANTARA**  
**LAIN : PENGUJIAN**  
**KENDARAAN,**  
**PEMBERIAN KARTU**  
**ORGANDA DAN SIPA**  
**TRAYEK G.01, G.02, F.01,**  
**F.02.**  
 Tgl. 15-08-2007

**\*ANGKUTAN UMUM YG**  
**SDH, MEMENUHI KET. UU.**  
**LL DAPAT BEROPERASI**  
**YES**  
 Tgl. 15-11-2007  
**DEADLINE**  
**NO**  
**\*ANGKUTAN UMUM YG**  
**TDK MEMENUHI**  
**KET. UU. LL DI TIADAKAN**



# EMERLANTAS KABUPATEN TANGERANG

Sekretariat : Jl. Atik Soeardi, Tigaraksa, Tangerang – 15720  
Telp. / Fax : (021) 5995311

# EMERLANTAS

# KABUPATEN TANGERANG

**KEPALA PELAKSANA HARIAN  
BAKORLANTAS KAB. TANGERANG**



**D I S H U B**

**BERSAMA CIPITAKAN  
TERTIB LALU LINTAS**

08129444806 | 081385306009 | 0811173188

# DASAR

- Undang – Undang RI Nomor : 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Undang – Undang RI Nomor : 2 Tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Undang – Undang RI Nomor : 32 Tahun 2004 tentang Pemerintah Daerah.
- Undang – Undang RI Nomor : 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
- Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM 35 Tahun 2003 tentang Penyelenggaraan angkutan orang dijalan dengan kendaraan umum.
- Keputusan Gubernur Banten Nomor : 8 Tahun 2004 tentang Penyelenggaraan angkutan penumpang umum dalam wilayah Propinsi Banten.
- Surat Keputusan Direktur Lalu Lintas Polri No. Pol : Skep / 22 / XI / 2005, tanggal 22 September 2005 tentang Vademikum Polisi Lalu Lintas.
- Surat Keputusan Bupati Tangerang Nomor : 621.05 / Kep.289-Huk / 2005, Tanggal 31 Agustus 2005 tentang Pembentukan Badan Koordinasi Lalu Lintas dikabupaten Tangerang.
- Hearing / Dengar Pendapat Dewan Perwakilan Rakyat Kabupaten Tangerang, tanggal 05 Oktober 2006, Nomor : 172.4 / 1573 – Satwan tentang Penertiban angkutan umum / Plat Hitam kebijakan Penambahan Angkutan Umum dan Trayek diwilayah Kabupaten Tangerang.



Rapat Koordinasi Bakorlantas Kabupaten Tangerang tanggal 07 Nopember 2006, Nomor : 005 / 585 – Um tentang Pernertiban angkutan umum (Plat Hitam) Kabupaten Tangerang.

Surat Telegram Dir. Lantas Poda Metro Jaya No.Pol : ST / 18 / IV / 2007 tanggal 11 April 2007 tentang Pelaksanaan penertiban kendaraan pribadi sebagai angkutan umum yang menggunakan Plat Hitam.

Hearing / Dengar Pendapat Penertiban Angkutan Plat Hitam Kapolres, Kadishub dan Ketua DPC Organda Kab. Tangerang, tanggal 23 dan 24 April 207 tentang Perumusan Cara Bertindak Penertiban Angkutan Plat Hitam dan Pemecahan masalahnya.

Memo dari Pimpinan Komisi D DPRD kepada Kepala Dinas Perhubungan Kab. Tangerang dan Pengurus Organda Kab. Tangerang, Tanggal 25 Mei 2007 perihal Pengurusan kuningisasi plat hitam.

Surat Rekomendasi DPRD Kab. Tangerang kepada Bupati Tangerang nomor : 170 / 913 – setwan, Tanggal 29 Juni 2007 tentang Penertiban Angkutan Umum Plat Hitam.

Skep.001/Po/Dpp/lx/2002 Tanggal 11 September 2002 Tentang Tata Cara Kerja Organisasi Dewan Pimpinan Pusat, Dewan Pimpinan Daerah, Dewan Pimpinan Cabang/Unit Dan Dewan Pimpinan Kelompok Kerja Unit Organda.

Musyawahar Nasional (MUNAS) Organda.

# I. PENDAHULUAN



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**

Sekretariat : Jl. M. Anik Saecardi, Tigaraksa, Tangerang - 15720

Telp. / Fax : (021) 3995314

## MOMEN/KEJADIAN/PERISTIWA/KEGIATAN

The grid contains 48 small photographs, each with a caption in Indonesian. The captions describe various events such as sports competitions (volleyball, basketball, badminton, tennis, table tennis), social gatherings (parties, meetings, seminars), and community activities (workshops, training, and group photos). The captions are as follows:

- 1. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 2. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 3. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 4. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 5. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 6. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 7. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 8. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 9. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 10. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 11. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 12. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 13. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 14. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 15. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 16. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 17. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 18. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 19. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 20. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 21. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 22. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 23. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 24. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 25. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 26. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 27. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 28. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 29. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 30. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 31. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 32. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 33. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 34. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 35. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 36. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 37. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 38. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 39. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 40. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 41. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 42. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 43. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 44. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 45. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 46. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 47. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub
- 48. **Badminton**  
Badminton pertandingan antar klub

# JALUR TRAYEK ANGKUTAN UMUM DAN ANGKUTAN PLAT HITAM

JMLAH ANGKUTAN UMUM  
 AT KUNING DI KABUPATEN  
 ANGERANG :

JUMLAH ANGKUTAN UMUM  
 PLAT HITAM DI KABUPATEN  
 TANGERANG :



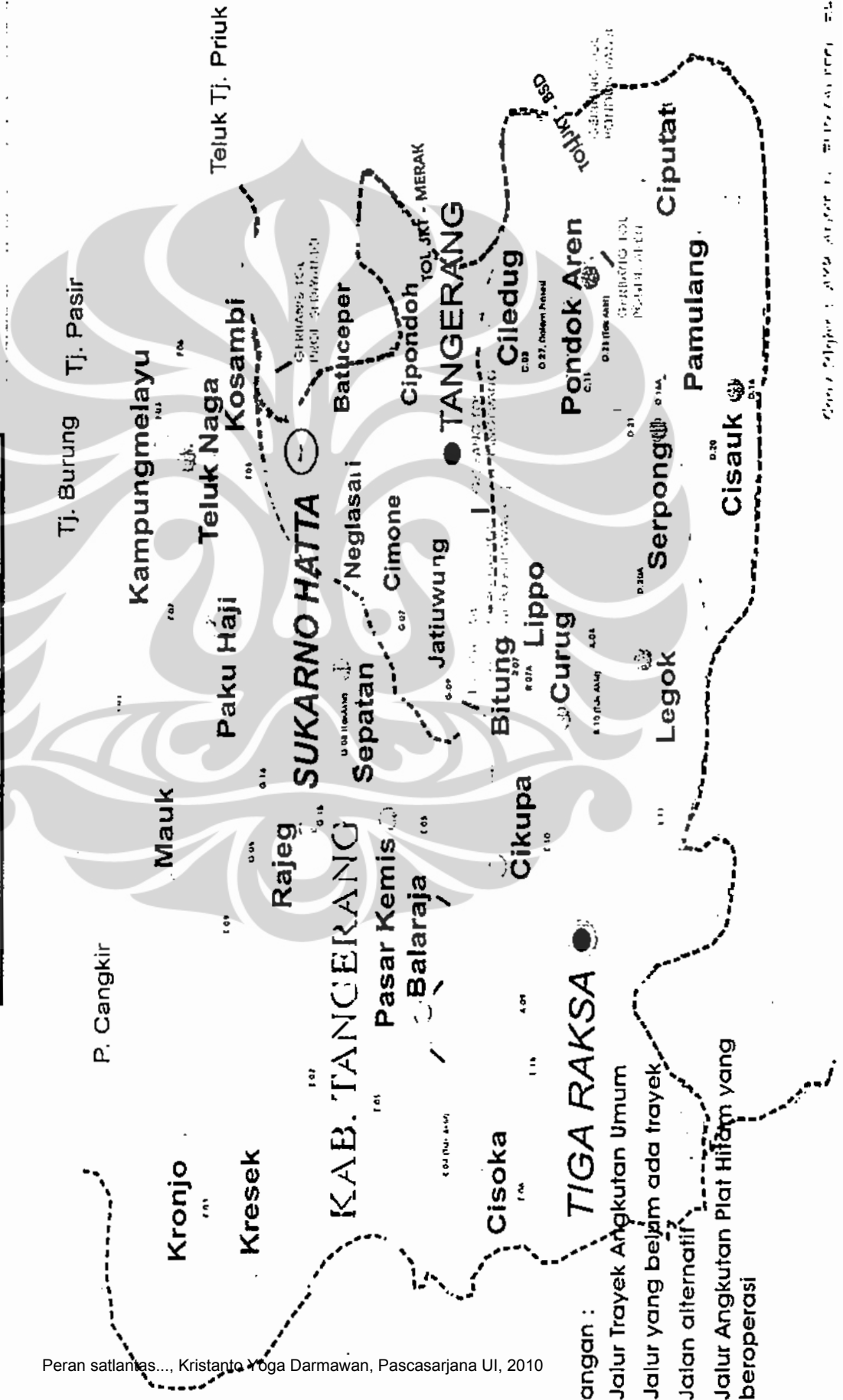
## BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG

Sekretariat : Jl. Al. Atik Soeardi, Tigaraksa, Tangerang - 15726  
 Telp. : Fax : (021) 5995311

**3.049 UNIT**

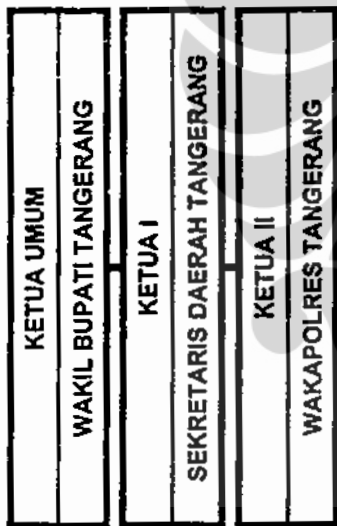
**697 UNIT**

Peran satlanas.... Kristanto Yoga Darmawan, Pascasarjana UI, 2010

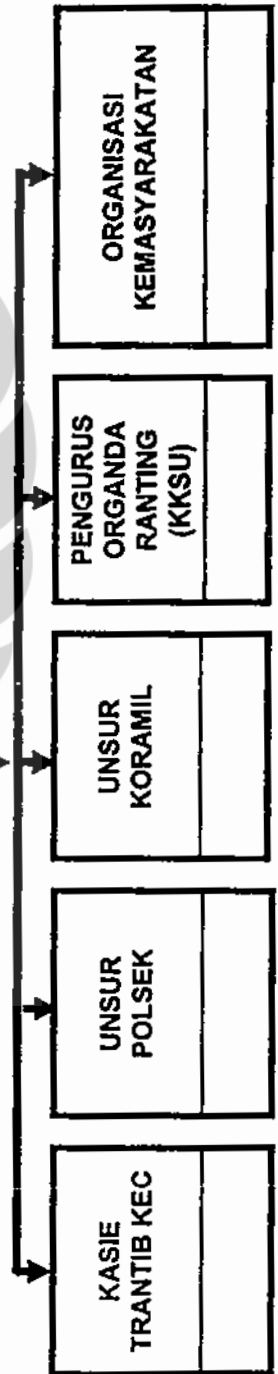


angan :  
 Jalur Trayek Angkutan Umum  
 Jalur yang belum ada trayek  
 Jalan alternatif  
 Jalur Angkutan Plat Hitam yang  
 beroperasi

# KABUPATEN

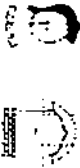


# KECAMATAN



# MEKANISME PENERTIBAN PLAT HITAM BAKORLANTAS KAB. TANGERANG

1 2 3 4



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Sekretariat : Jl. M. Alik Suci, Desa Kasan, Tangerang - 15720  
 Telp. Fax : 021-5995311

## KETERANGAN

- 1 Proses Pembuatan dan Mekanisme Pendaftaran Plat Hitam
- 2 Proses Pendaftaran dan Pengurusan STNK Hitam
- 3 Proses Adm. Kuningisasi dan Menerima Uji Syarat dan Cakunya Kelelahan
- 4 Proses renovasi, peremajaan, Penggantian Rammer Angkutan Umum

- 3 Registrasi Kuningisasi
- 4 Renmor di col, interiornya disesuaikan dgn arakan umum atau seigobaaan baru / peremajaan rammarangkutan umum

## SOLUSI

1. STNK nya Ar sama dgn Pemohon Kuningisasi (jika ada kebijakan dr. Samsat Kab. Tangerang).
2. Bekerja dengan Finance untuk memenuhi persyaratan BPKB di Samsat Kab. Tangerang
3. Permatanan kepada Samsat Kab. Tangerang kemudahan persyaratan/ birokrasi proses kuningisasi.
4. Rekomendasi dari Ketua Komisi DPRD Kab. Tangerang Pemberian Stiker sampai pemilik rammar plat hitam telah memenuhi persyaratan (Selama Proses Rammar plat hitam dapat Beroperasional).

Pelaggar/Pem lK  
 1 Plat Hitam  
 2 Di TILANG  
 3 Siga Kendaraan

## SOSIALISASI

- |  |   |  |   |
|--|---|--|---|
| <p>Pelanggaran Ke 1<br/>1 Minggu</p> <p>Pelanggaran Ke 2<br/>2 Minggu</p> <p>Pelanggaran Ke 3<br/>4 Minggu</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sosialisas</li> <li>- TUKAR BB - STNK</li> <li>- Buat Penyataan tak akan mengopersionalkan Plat hitam</li> </ul> | <p>Pelanggaran Ke 1<br/>1 Minggu</p> <p>Pelanggaran Ke 2<br/>2 Minggu</p> <p>Pelanggaran Ke 3<br/>4 Minggu</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemeriksaan oleh Hakim</li> <li>- Dinyatakan melanggar bayar denda</li> <li>- STNK dapat diambil dan jika Rammar Plat Hitam yg di sita dapat diambil di penyimpanan BB Bakoitantes</li> <li>- Melanggar/ mengopersionalkan kembali Plat hitamnya Paises Hukum untuk pelanggaran kedua kalinya</li> </ul> |
|--|---|--|---|



**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**

Sekretariat : Jl. M. Atik Soeradi, Tigaraksa, Tangerang - 15720  
Telp. : Fux : (021) 5995311

*Agustus s/d September*  
Penertiban Angkutan Umum (Plat Wanita)  
Sarainya Bodoang/rodah mali

*November*  
Terminal Angkutan Umum dan Barang

*Januari s/d Juli*  
Penertiban Angkutan Umum  
Plat Hitam

*Oktober*  
Penertiban Bus Umum/Karyawan  
Plat Hitam

*Desember*  
Penertiban Angkutan Barang & Pasar Jumbo  
Plat Hitam

# TUGAS DAN KEWAJIBAN BAYORIHATAS IAB, TANGERANG

1. MERENCANAKAN DAN MENETAPKAN PENATAAN LALU LINTAS.
2. MENYUSUN DAN MERUMUSKAN PENGENDALIAN SERTA PENERTIBAN LALU LINTAS.
3. MENKOOORDINASIKAN KEGIATAN PERENCANAAN DAN PENERTIBAN LALU LINTAS.
4. MENKKAJI DAN MEMBAHAS PEMECAHAN PERMASALAHAN LALU LINTAS.
5. MENYUSUN LANGKAH - LANGKAH PERSIAPAN, PELAKSANAAN, PENGAMANAN DAN PENGENDALIAN ANGKUTAN HARI RAYA
6. MEMBUAT LAPORAN SECARA BERKALA TENTANG PENGENDALIAN DAN PENERTIBAN LALU LINTAS.





# MEKANISME PENERBITAN PLAT HITAM BAKORLANTAS KAB. TANGERANG

1 2 3 4

1 2 3 4

1 2 3 4

1 2 3 4

1 2 3 4

**BAKORLANTAS KABUPATEN TANGERANG**  
 Sekretariat: Jl. M. Aulis Sreand, Tigaraksa, Tangerang - 15720  
 Telp. Fax: (021) 8968311

## KETERANGAN

- |   |   |   |   |   |   |   |  |
|---|---|---|---|---|---|---|--|
| 1 | Proses pendaftaran dan pendaftaran kendaraan di Bk. Tangerang | 2 | Proses Penjualan dan pendaftaran kendaraan di Bk. Tangerang | 3 | Proses Asim Kuningisasi yg memenuhi syarat dan adanya kebijakan | 4 | Proses renovasi, perbaikan, Pengadaan Ranmor Angkutan Umum |
|---|---|---|---|---|---|---|--|

- |   |                        |   |   |
|---|------------------------|---|---|
| 3 | Registrasi Kuningisasi | 4 | Ranmor di cat, interiornya disesuaikan dgn angkutan umum atau pengadaan baru/ peremajaan ranmor angkutan umum |
|---|------------------------|---|---|

## SOLUSI

1. STNK nya An.sama dgn Pemohon Kuningisasi (jika ada kebijakan di. Samsat Kab. Tangerang).
2. Bekerja dengan Finance untuk memenuhi persyaratan BPKB di Samsat Kab. Tangerang
3. Permohonan kepada Samsat Kab. Tangerang kemudahan persyaratan/ birokrasi proses kuningisasi.
4. Rekomendasi dari Ketua Komisi D DPRD Kab. Tangerang Pemberian Siker sampai pemilik ranmor plat hitam telah memenuhi persyaratan (Selama Proses Ranmor plat hitam dapat Beroperasional).

Pelanggan/ Pemilik Plat Hitam  
 1. Di TILANG  
 2. Sita Kendaraan

## SOSIALISASI

- |                            |                            |                            |  |
|----------------------------|----------------------------|----------------------------|--|
| Pelanggan Ke-1<br>1 Minggu | Pelanggan Ke-1<br>1 Minggu | Pelanggan Ke-1<br>1 Minggu | - Pemeriksaan oleh Hakim   |
| Pelanggan Ke-2<br>2 Minggu | Pelanggan Ke-2<br>2 Minggu | Pelanggan Ke-2<br>2 Minggu | - Dinyatakan melanggar bayar denda   |
| Pelanggan Ke-3<br>4 Minggu | Pelanggan Ke-3<br>4 Minggu | Pelanggan Ke-3<br>4 Minggu | - STNK dapat diambil dan jika Ranmor Plat Hitam yg di sita dapat diambil di penyimpanan BB Bakortantas |
|                            |                            |                            | - Melanggar/ mengoperasionalkan kembali Plat hitamnya Proses Hukum untuk petanggapan kedua kalinya     |

# PENERBITAN PLAT HITAM DAN SOLUSINYA "EX"

NO	WILAYAH	LOKASI	JML	WAKTU PENERBITAN	KET
1	CIKUPA	PERTIGAAN CIBADAK	57	15 MEI 2007, 06 SEPTEMBER 2007	
2	CISAUK	PUSPIPEK	60	14 JUNI 2007 DAN 10 JULI 2007	
3	KRESEK	TERMINAL KRESEK	29	06 JUNI 2007 DAN 28 AGUTUS 2007	
4	RAJEG	SUKA MANAH - MEKAR SARI	5	28 AGUSTUS 2007, 08 SEPTEMBER 2007, 10 SEPTEMBER 2007	
5	TIGARAKSA	TIGARAKSA - CISOKA	67	21 MEI 2007, 07 SEPTEMBER 2007 DAN 08SEPTEMBER 2007	
6	BALARAJA	ARAH KE KRESEK	93	06 JUNI 2007, 28 AGUSTUS 2007 DAN 06 SEPTEMBER 2007	
7	MAUK	PSR BARU - MAUK	99	28 MEI 2007 DAN 28 AGUSTUS 2007	
8	KRONJO	PSR KRONJO	20	06 JUNI 2007 DAN 28 AGUSTUS 2007	
9	TL NAGA	PSR TL NAGA	110	30 AGUSTUS 2007	
10	SERPONG	PSR SERPONG -KRANGGAN	50	14 JUNI 2007 DAN 10 JULI 2007	
11	BALARAJA	TOMANG	23	21 MEI 2007	
12	BALARAJA	BITUNG	16	14 JUNI 2007, 25 JULI 2007 DAN 28 AGUSTUS 2007	
13	CISAUK	CICANGKAL	19	14 JUNI 2007 DAN 10 JULI 2007	
14	CITRA RAYA	CURUG	21	14 JUNI 2007, 23 AGUSTUS 2007, 07 SEPTEMBER 2007 DAN 08 SEPTEMBER 2007, 11 SEPTEMBER 2007	
15	TANJUNG KAIT	PS. KEMIS	18	28 AGUSTUS 2007, 08 SEPTEMBER 2007, 10 SEPTEMBER 2007	
16	CURUG	CITRALAND	10	14 JUNI 2007, 24 AGUSTUS 2007, 07 SEPTEMBER 2007 11 SEPTEMBER 2007	
<b>J U M L A H</b>			<b>697</b>	<b>267 Angkutan Umum Plat Hitam yang ditindak, 64 Surat-surat di Tilang (61 STNK, 2 SIM A, 1 SIM B1)</b>	<b>384 Reg</b>

TAPOL (TENTARA DAN POLISI) TILAM DAN SUKUNYA

NO	TRAYEK	JUMLAH REGISTRASI PLAT HITAM	JUMLAH PENGADAAN / RENOVASI KR PLAT KUNING	KETERANGAN
1.	TENJO – TIGARAKSA – CIBADAK - CIKUPA	45 UNIT	1 UNIT (CONTOH)	PENGADAAN / RENOVASI KR PLAT KUNING DILAKSANAKAN PADA BULAN AGUSTUS SESUAI DENGAN JUMLAH KR PLAT HITAM
2	TENJO – TIGARAKSA – CIBADAK -- BALARAJA	62 UNIT	1 UNIT (CONTOH)	SDA
3	ANTAR JEMPUT KARYAWAN BALARAJA – KRESEK / KRONJO	30 UNIT	BELUM ADA	BELUM PENGADAAN / RENOVASI MENGGAT MASA BERLAKU STICKER BELUM HABIS
4	BALARAJA – TOMANG	67 UNIT	SDA	SDA
5	ANGKUTAN UMUM MASYARAKAT BALARAJA – KRESEK / KRONJO	30 UNIT	SDA	SDA
6.	AKDP (ANTAR KOTA DALAM PROPINSI) PANTURA F.01, F.02, G.01, G.02.	40 UNIT	TIDAK ADA	TIDAK ADA PENGADAAN / RENOVASI MENGGAT FISIK KENDARAANNYA SUAH SESUAI DENGAN KR ANGKUTAN PLAT KUNING YANG SUDAH BEROPERASIONAL

# HASIL PENERBITAN PLAT HITAM DAN SOLUSINYA

NO	TRAYEK	JUMLAH REGISTRASI PLAT HITAM	JUMLAH PENGADAAN / RENOVASI KR PLAT KUNING	KETERANGAN
7.	CISOKA - CENKUDU - BALARAJA	12 UNIT	BELUM ADA	
8.	BITUNG - CITRALAND	25 UNIT	BELUM ADA	
9.	BUS KARYAWAN PLAT HITAM CV. DIRGAHAYU	30 UNIT	BELUM ADA	
10.	BUS KARYAWAN PLAT HITAM PT.TATA BROS SEJAHTERA	30 UNIT	SDA	
		<b>TOTAL 371 UNIT</b>		