****

**PROGRAM KREATIVITAS MAHASISWA**

**SUPIRKU, SUPIR KITA SEMUA**

**BIDANG KEGIATAN:**

**PKM-GT**

**Diusulkan oleh:**

**Nastiti Primadyastuti**

**Ahmad Khoirul Sholeh Prawiranegara**

**109 221 422 440 (2009)**

**208 221 411 796 (2008)**

**Femmi Nurmalitasari 308 112 410 394 (2008)**

**UNIVERSITAS NEGERI MALANG**

**KOTA** **MALANG**

**2010**

**LEMBAR PENGESAHAN USULAN PKM-GT**

1. Judul Kegiatan : Supirku, Supir Kita Semua

2. Bidang Kegiatan :( ) PKM-AI (√) PKM-GT

3. Ketua Pelaksana Kegiatan

a. Nama Lengkap : Nastiti Primadyastuti

b. NIM : 109221422440

c. Jurusan : Pendidikan Bahasa Inggris

d. Universitas/Institut/Politeknik : Universitas Negeri Malang

e. Alamat Rumah dan No Tel./HP : Jl. Jembawan X 3J-22 Sawojajar II

 Kab Malang

f. Alamat email : ti2\_kaputt@yahoo.com

4. Anggota Pelaksana Kegiatan/Penulis : 2 orang

5. Dosen Pendamping

a. Nama Lengkap dan Gelar : M. Nasrul Chotib, S.S., M.Hum.

b. NIP : 19730526 200501 1001

c. Alamat Rumah dan No Tel./HP : Jl. Tembesi No. 1 Malang 65111 /

 085649142472/08885880446

Malang, 22 Maret 2010

Menyetujui

Ketua Jurusan Sastra Inggris Ketua Pelaksana Kegiatan

(Prof. Utami Widiati, M.A., Ph.D.) (Nastiti Primadyastuti)

NIP. 196508131990022001 NIM. 109221422440

Pembantu atau Wakil Rektor Bidang Dosen Pendamping

Kemahasiswaan

(Drs. Kadim Masjkur, M.Pd) **(**M. Nasrul Chotib, S.S., M.Hum)

NIP. 195412161981021001 NIP. 196009131990101001

**KATA PENGANTAR**

Puji syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT yang telah memberikan rahmat serta karunia-Nya kepada penulis sehingga proposal PKM-GT yang berjudul “Supirku, Supir Kita Semua” ini dapat diselesaikan sesuai batas waktu yang ditentukan.

PKM-GT ini disusun untuk memberikan gambaran mengenai profil supir angkutan kota yang memberikan dampak pada lingkungan dan pengguna jalan yang lain serta berusaha untuk menjabarkan latar belakang dan beberapa alasan yang dipandang dari sudut pandang psikologi.

Proses pengerjaan PKM-GT ini tidak lepas dari bantuan banyak pihak, untuk itu penulis mengungkapkan rasa terima kasih kepada:

1. Pihak Universitas Negeri Malang, yaitu: Pihak rektorat, khususnya Pembantu Rektor Bidang Kemahasiswaan,. Pihak jurusan, khususnya Ketua Jurusan Sastra Inggris atas kesempatan yang telah diberikan;
2. Dosen pembimbing penulisan, M. Nasrul Chotib S.S., M. Hum. yang telah memberikan bimbingan kepada penulis;
3. Senior angkatan yang telah bekerjasama dalam penyelesaian makalah ini;
4. Pihak-pihak lain yang tidak dapat penulis sebutkan satu-persatu.

Penulis menyadari bahwa tulisan ini memiliki kekurangan pada beberapa bagian. Oleh sebab itu, atas saran dan kritik yang diberikan, penulis sampaikan terima kasih.

Malang, 22 Maret 2010

 Penyusun

**DAFTAR ISI**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| LEMBAR PENGESAHAN | ........................................................................................ | i  |
| KATA PENGANTAR ...………………...........………………………………………… | ii |
| DAFTAR ISI ……….…………………………………………………………………... | iii  |
| RINGKASAN ……...…………………………………………………………………... | iv  |
| GAGASAN .……………………...........………………………………………………... | 1 |
| Latar belakang ........……………………………………………………………………... | 1 |
| Tujuan .....................…….......…………………………………………………………... | 2 |
| Manfaat ....…...………...………………………………………………………………... | 2 |
| GAGASAN ……………………………………………………………………………... | 2 |
| Kondisi kekinian pencetus gagasan ....………………………………………...………... | 2 |
| Solusi yang pernah ditawarkan sebelumnya .................................……………………... | 6 |
| Seberapa jauh kondisi kekinian pencetus gagasan dapat diperbaiki melalui gagasan yang diajukan .…….…………………………………………………………………... | 7 |
| Pihak-pihak yang dapat membantu mengimplementasikan gagasan .............…………... | 7 |
| Langkah-langkah strategis untuk mengimplementasikan gagasan ................…………... | 7 |
| KESIMPULAN ..…….…………………………………………………………….......... | 8 |
| Gagasan yang diajukan ..................................................................................…………... | 9 |
| Teknik implementasi gagasan .......................................................................…………... | 10 |
| Prediksi hasil .................................................................................................…………... | 13 |
| Daftar Pustaka ……...…………………………………………………………………... | 14 |
| Daftar Riwayat Hidup  |  |

**SUPIRKU, SUPIR KITA SEMUA**

Nastiti Primadyastuti, Ahmad Khoirul Sholeh Prawiranegara, Femmi Nurmalitasari

Pendidikan Bahasa Inggris, Pendidikan Bahasa Inggris, Psikologi

**RINGKASAN**

 *Kebiasan mengemudi supir angkutan kota (angkot) yang dilakukan oleh kebanyak supir menimbulkan sebuah pandangan negatif mengenai supir angkutan tersebut. Sebenarnya, kebiasaan mengemudi tersebut dipengaruhi oleh dua karakteristik yakni karakteristik herediter dan karakteristik yang dipengaruhi lingkungan. Karakteristik ini akan terlihat saat seorang individu dihadapkan pada sebuah hambatan, ketika individu tersebut berusaha untuk memenuhi kebutuhannya yang disebut proses penyesuaian diri.*

 *Ketika hambatan muncul, maka individu akan memberikan respon kepada hambatan tersebut. Respon-respon inilah yang menjadi kebiasaan bagi supir angkot dan berkembang menjadi sebuah ciri khas atau karakteristik. Karakteristik ini berkembang dalam masyarakat dan menjadi sebuah paradigma yang mengge-neralisasikan bahwa semua supir angkot berperilaku semacam itu.*

 *Tulisan ini menggolongkan sepuluh kebiasaan negatif supir angkot yang banyak terjadi, antara lain: melanggar rambu-rambu lalu lintas, berhenti mendadak, memotong jalan tanpa memberi sein, menggunakan hape saat mengemudi, kelebihan kapasitas,* ngetem *di sembarang tempat, tidak mengembalikan uang kembalian, memotong trayek, kurang mempedulikan kondisi mesin, dan berhenti sembarangan.*

 *Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyebutkan bahwa keamanan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan/atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum dan/atau rasa takut dalam berlalu lintas. Sedangkan dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 211 tentang Perlindungan Kelestarian Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.*

 *Permasalahan timbul karena kebiasaan-kebiasaan tersebut bertentangan dengan undang-undang yang berlaku. Kebiasaan-kebiasaan tersebut saat ini dapat dirasakan langsung pada pengguna angkutan kota, pengguna jalan lainnya, dan lingkungan. Beberapa upaya telah dilakukan oleh pemerintah untuk mengurangi permasalahan keamanan lalu lintas, salah satunya adalah memasang poster berisi peraturan di jalan raya. Sedangkan untuk mengurangi polusi lingkungan adalah dengan menetapkan aturan pada pasal 210 yang menyatakan bahwa kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan, yang dilakukan dengan peremajaan angkutan umum yang pada saat ini, khususnya di Kota Malang, belum ditemui kata sepakat antara pemerintah dan organda.*

**PENDAHULUAN**

**Latar Belakang**

 Pada dasarnya, angkutan adalah sarana untuk memindahkan barang dan orang dari suatu tempat ke tempat lain. Sedangkan tujuannya adalah untuk memudahkan orang atau kelompok untuk menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki dan untuk mengirimkan barang dari tempat asal ke tempat yang dituju. Proses perpindahan ini dapat dilakukan dengan menggunakan kendaraan atau tidak diangkut kendaraan, dengan kata lain diangkut oleh orang. Angkutan umum penumpang adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan system sewa atau bayar. Beberapa komponen yang termasuk dalam angkutan umum adalah *angkutan kota*, kereta api, angkutan air, dan angkutan udara.

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 84 Tahun 1999 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 tentang Angkutan Orang di Jalan, secara struktural angkutan umum dipisahkan dalam tiga kepentingan yaitu kepentingan pengguna jasa (masyarakat), penyedia jasa (operator angkutan), dan pemerintah (regulator) (http://kardady.wordpress.com/angkutan-umum/transportasi-jawa-barat).

Sebagai penyedia jasa, perintah dapat bekerja sama dengan pihak swasta yang disebut dengan Perusahaan Angkutan Umum. Seperti yang tercantum dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Perusahaan Angkutan Umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Kehadiran perusahaan angkutan umum ini membuka peluang bekerja bagi beberapa kelompok masyarakat. Salah satunya adalah menjadi supir angkutan umum.

Seperti halnya sistem sewa, supir angkutan umum−angkutan kota− memiliki kewajiban untuk memenuhi sejumlah penghasilan mereka kepada perusahaan angkutan umum yang menaungi mereka. Setoran ini memiliki ketentuan yang berbeda pada tiap trayeknya. Hal ini menghasilkan sebuah istilah yang sudah sering didengar oleh masyarakat, yaitu: kejar setoran.

Kejar setoran sering kali dituduh menjadi penyebab beberapa permasalah-an angkutan kota yang disebebkan oleh angkutan kota. Kejar setoran sering dianggap sebagai alasan mengapa para supir angkot berperilaku buruk saat mengemudi. Anggapan bahwa merekan didorong untuk memenuhi kebutuhan primer −sandang, pangan, papan− secara sadar maupun tidak, lingkungan membentuk karakteristik baru bagi para supir angkutan kota tersebut.

 Terdapat semacam gambaran umum bahwa kenyamanan dan keselamatan penumpang dan pengguna jalan tidak dinomorsatukan seperti tujuan utama penyelenggaraan angkutan umum. Mau tidak mau, masyarakat juga yang merasakan dampaknya. Bila diibaratkan, keadaan saat ini adalah keadaan dimana semua pihak pengguna jasa transportasi mendahulukan ego mereka masing-masing sehingga tidak tercipta tenggang rasa. Oleh karena itu, kelompok kami menyusun sebuah tulisan bertajuk “Supirku, Supir Angkot Kita” yang memimpikan supir ideal bagi masyarakat serta tenggang rasa atas sesama pengguna jalan.

**Tujuan**

Karya tulis ini bertujuan untuk menjabarkan kebiasaan negatif supir angkutan kota akibat pengaruh situasi jalan dan lingkungan jalanan yang memiliki dampak pada pengguna jalan, lingkungan, dan pengguna jasa angkutan kota itu sendiri. Serta berusaha untuk menjelaskan hubungan antara lingkungan dan terciptanya pandangan negatif mengenai supir angkot tersebut yang sebenarnya masyarakat juga terlibat dalam berkembangnya pandangan.

**Manfaat**

Hasil karya tulis ini ditujukan bagi masyarakat pengguna angkutan kota, pengguna jalan, serta pihak penyelenggara ketertiban transportasi khususnya di Kota Malang dimana beberapa permasalahan angkutan kota masih menjadi permasalahan antar pihak pemerintah dan pihak penyedia jasa serta masyarakat. Hasil karya tulis ini bermanfaat bagi seluruh pihak dengan memberikan solusi objektif bagi seluruh subjek transportasi yang terlibat.

**GAGASAN**

**Kondisi Kekinian pencetus gagasan**

Angkutan Umum Penumpang (AUP) adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar (Warpani, 1990). Disebutkan juga bahwa tujuan utama keberadaan AUP adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang terbaik dan layak bagi masyarakat. Ukuran pelayanan yang baik atau kelayakan adalah pelayanan yang aman, cepat, murah, dan nyaman.

Secara struktural, angkutan umum dipisahkan dalam tiga kepentingan yaitu kepentingan pengguna jasa (masyarakat), penyedia jasa (operator angkutan), dan pemerintah (regulator). Penyedia jasa atau operator angkutan adalah perusahaan angkutan umum, yaitu sebuah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum. Angkutan umum ini dapat dikelola atau dimiliki oleh negara dan juga pihak swasta sesuai dengan tanggung jawab masing-masing.

Aset berupa kendaraan yang dipertanggungjawabkan perusahaan, baik yang dalam keadaan siap guna maupun dalam konservasi di perusahaan tersebut disebut dengan armada (Munawar, 2005). Armada yang berada pada kondisi siap guna dikendarai oleh pengemudi, supir angkot, yang dikenai setoran setiap hari dengan jumlah yang berbeda pada tiap trayeknya.

Seperti yang telah dijelaskan dalam latar belakang, kejar setoran menjadi salah satu alasan mengapa supir angkutan kota (angkot) berperilaku negatif saat mengemudi. Perilaku tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Sering melanggar rambu-rambu lalu lintas;
2. Berhenti mendadak;
3. Berhenti sembarangan untuk mengangkut dan/atau menurunkan penumpang;
4. Memotong jalan tanpa memberi sein;
5. Menggunakan hape saat mengemudi;
6. Muatan armada melebihi kapasitas;
7. *Ngetem* di sembarang tempat;
8. Tidak mengembalikan uang kembalian;
9. Memotong trayek;
10. Kurang mempedulikan kondisi mesin;

Apabila ditinjau dari tujuan utama yang dikemukakan oleh Warpani, tujuan angkutan umum sekarang menjadi bias karena pelayanan yang diberikan tidak membuat nyaman masyarakat. Masyarakat Kota Malang berpendapat bahwa dengan tarif yang diberikan untuk satu kali jalan, fasilitas dan kenyamanan angkutan kota masih dibilang dibawah standart.

1. Sering Melanggar Lalu Lintas

Sebenarnya pelanggar lalu lintas tidak hanya angkutan kota, melainkan hampir semua pengguna jalan juga dapat dikatakan memiliki “peluang” untuk melanggar. Pelanggaran-pelanggan seperti menerobos rambu lalu lintas dan marka jalan.

Namun pada peristiwa ini, supir angkot tidak dapat disalahkan sepenuhnya., karena terkadang pelanggaran ini tidak mendapatkan peringatan dari pihak kepolisian yang menyaksikan pelanggaran tersebut.

1. Berhenti mendadak

Poin selanjutnya mengenai kebiasaan supir angkutan kota adalah berhenti mendadak. Hal ini kerap kali menyebabkan kecelakaan ringan, atau kecelakaan beruntun apabila berada pada jam-jam sibuk.

Pada kebiasaan ini, supir angkot tidak dapat dikatakan seratus persen bersalah. Kebiasaan ini terjadi karena penumpang yang berada pada angkutan kota tersebut memutuskan untuk turun secara mendadak atau memberhentikan mereka.

1. Berhenti sembarangan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang

Kasus yang terjadi dalam poin ini memiliki pola yang sama dengan poin kedua. Angkutan kota sering berhenti pada tempat-tempat yang tidak seharusnya, seperti perempatan jalan, pertigaan, dan tikungan jalan. Selain itu, poin ini juga memiliki penyebab yang sama dengan poin di atas.

1. Memotong jalan tanpa memberi sein

Kebiasaan ini memang tidak hanya dilakukan oleh supir angkot saja. Poin ini masih memiliki hubungan dengan kedua poin di atas. Dua kebiasaan di atas bisa jadi merupakan alasan mengapa sein tidak digunakan. Namun pada hal ini, penumpang tidak dapat disalahkan sepenuhnya, karena bisa jadi faktor armada juga berpengaruh.

1. Menggunakan hape saat mengemudi

Dapat dikatakan bahwa pelanggaran ini sepenuhnya merupakan tanggung jawab supir angkot tersebut. Kebiasaan ini ditentang keras karena menyebabkan konsentrasi mengemudi terpecah sehingga dinilai dapat membahayakan diri pengemudi dan pengguna kendaraan.

1. Muatan armada melebihi kapasitas.

Munawar (2005) dalam bukunya yang berjudul *Dasar-dasar Teknik Transportasi* menyebutkan bahwa kapasitas mikrolet adalah 12 penumpang (tidak termasuk supir). Tetapi pada kenyataannya, mikrolet yang dipakai sebagai angkutan kota di Kota Malang terkadang berkapasitas lebih dari 12 orang. Bahkan terkadang bisa sampai 15 orang.

Kondisi ini membuat masyarakat tidak nyaman menggunakan angkutan kota karena masyarakat enggan berdesak-desakan atau duduk di pintu kendaraan padahal pada pasal 124 disebutkan bahwa pintu kendaraan harus dalam keadaan tertutup saat beroperasi.

1. *Ngetem* di sembarang tempat

Kata *ngetem* merupakan istilah yang sering digunakan masyarakat untuk menyebut keadaan dimana angkutan kota tidak sedang beroperasi di luar terminal. Kebiasaan ini sering dilakukan oleh para supir angkot di tempat yang ramai orang, seperti: kampus, sekolahan, pusat perbelanjaan atau luar terminal.

Di terminal, penumpang lebih memilih naik angkot yang *ngetem* di luar terminal karena lebih cepat beroperasi. Hal itu merupakan satu alasan mengapa supir angkot enggan menunggu penumpang di terminal dan lebih memilih menunggu di luar terminal atau *ngetem* di pinggir jalanan.

1. Tidak mengembalikan uang kembalian

Salah satu hal yang sekarang menjadi lumrah adalah tarif angkot yang tidak jelas. Tidak ada stiker paguyuban yang menunjukkan tarif angkot sekali jalan. Sebagian besar dari supir angkot tidak memberikan uang kembalian kepada penumpang.

1. Memotong trayek

Sering ditemukan kejadian dimana penumpang diturunkan di tepi jalan karena hanya sedikit penumpang dalam sebuah armada. Kejadian ini yang paling sering ditemui di lingkungan ketika. Setelah merunkan penumpang, maka angkot tersebut akan berbalik jalur dan mencari penumpang lain. Dengan kata lain menelantarkan penumpang sebelumnya. Contoh lain adalah angkutan kota dijadikan mobil carteran.

1. Kurang memperhatikan kondisi mesin.

Kebiasaan tidak memperhatikan mesin merupakan kebiasaan yang memberikan dampak langsung bagi lingkungan hidup. Dalam UU No. 22 tahun 2009 Pasal 211, disebutkan bahwa setiap pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan. Sedangkan pasal 212 menyebutkan bahwa setiap pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum wajib melakukan perbaikan terhadap kendaraannya jika terjadi kerusakan yang dapat mengakibatkan terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

Berdasarkan informasi, sekitar 300 kendaraan yang digunakan sebagai kendaraan umum di Kota Malang kurang lebih berusia 20 tahun (<http://www.antarajatim.com/lihat/berita/27073/Pemkot-Malang-Menyerah-pada-Sopir-Angkot>). Armada itu hampir berada pada keadaan konservasi, yaitu sejumlah MPU yang merupakan sebagian dari armada, yang tidak dioperasikan lagi untuk pelayanan penumpang karena kendaraan itu dalam keadaan rusak berat atau tidak laik jalan.

Dampak dari ketidaklayakan armada angkutan kota tersebut tidak hanya dirasakan oleh penumpang saja melainkan pengguna jalan lain. Untuk penumpang angkutan kota, dampak yang dirasakan adalah pada bagian interior yang pada beberapa angkutan kota terkesan asal-asalan, seakan-akan angkutan umum hanyalah kendaraan yang bisa berjalan dan penumpang dapat duduk di dalamnya untuk mencapai tujuan.

Namun, dampak pada lingkungan yang dirasakan oleh para pengguna jalan lainnya adalah polusi. Polusi udara merupakan polusi yang paling sering ditemui di jalanan. Pada beberapa armada angkutan kota dapat ditemui asap hitam atau asap putih tebal yang keluar dari knalpot.

Knalpot kendaraan tua sering kali mengeluarkan asap tebal. Asap tebal berwarna putih merupakan hasil dari pembakaran oli yang disebabkan oleh lemahnya kinerja *ring seher* yang sudah tidak mampu lagi menahan oli dari *krus* *as* agar tidak masuk ke ruang bak. Sedangkan asap hitam tebal yang disertai dengan bau menyengat dan pedih di mata muncul karena terlalu banyak bensin yang bercampur dengan udara. Asap berwarna hitam ini mengandung CO2 berkadar tinggi.

Pasal 210 UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa setiap kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan wajib memenuhi persyaratan ambang batas emisi gas buang dan tingkat kebisingan. Gas emisi ini memiliki ketentuan karbonmonoksida maksimal 4,5 persen, dan HC atau hidrokarbon maksimal 1200 ppm.

Karbonmonoksida dalam tingkat tidak sehat dapat menyebabkan kerusakan otak pada janin. Sedangkan hidrokarbon merupakan uap bensin yang tidak terbakar dan produk sampingan dari pembakaran tidak sempurna. Jumlah hidrokarbon yang berlebih dapat merangsang tumbunya leukemia atau kanker.

Dengan adanya pasal tersebut, sesuai dengan Undang-undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 211 tentang Perlindungan Kelestarian Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap pemilik dan/atau pengemudi kendaraan bermotor dan perusahaan angkutan umum wajib mencegah terjadinya pencemaran udara dan kebisingan.

Sayangnya peraturan ini nampak kurang diindahkan oleh penyedia jasa angkutan. Sebuah sumber menyatakan bahwa pihak penyedia jasa kurang peduli tentang emisi yang dihasilkan oleh kendaraan angkutan umum mereka, selama kendaraan tersebut masih dapat beroperasi dan menghasilkan pendapatan. Di negara kita, kendaraan bermotor merupakan sumber utama polusi udara di perkotaan. Sebagian besar kendaraan bermotor itu menghasilkan emisi gas buang yang buruk, baik akibat kurangnya perawatan ataupun penggunaan bahan bakar dengan kualitas yang kurang baik.

**Solusi yang pernah ditawarkan sebelumnya**

Dalam Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pemerintah memberikan beberapa solusi yang tersirat di dalamnya mengenai permasalahan angkutan kota.

Disebutkan bahwa untuk menekan tingginya angka kecelakaan lalu lintas, pemerintah memberikan penanggulangan secara komprehensif yang mencangkup upaya pembinaan, pencegahan, pengaturan, dan penegakan hukum.

* 1. Upaya pembinaan tersebut dilakukan melalui peningkatan intensitas pendidikan berlalu lintas dan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia.
	2. Upaya pencegahan terjadinya kecelakaan dilakukan pelalui peningkatan pengawasan kelaikan jalan, sarana dan prasarana jalan, serta kelaikan kendaraan, serta pengawasan di bidang lalu lintas dan angkutan jalan.
	3. Untuk upaya pengaturan meliputi manajemen dan rekayasa lalu lintas dan modernisasi sarana dan prasarana lalu lintas.
	4. Upaya penegakan hukum dilaksanakan lebih efektif melalui perumusan ketentuan hukum yang lebih jelas serta penerapan sanksi yang lebih tegas.

Salah satu upaya *riil* yang dilakukan Pemda Kota Malang adalah dengan memasang poster-poster berisi sosialisasi regulasi baru di sepanjang jalan raya utama seperti daerah Jalan Jaksa Agung Suprapto. Selain itu pada jalan yang sama, Pemda Kota Malang juga memiliki program R2 MPU, yaitu jalur khusus yang diperuntukkan bagi kendaraan roda dua dan mobil penumpang umum.

Masih dijelaskan dalam UU yang sama, pemerintah mewajibkan uji emisi berkala bagi setiap jenis kendaraan bermotor yang berpotensi menyebabkan kecelakaan lalu lintas dan menimbulkan pencemaran lingkungan. Berkaitan dengan kualitas lingkungan, pemerintah mewajibkan peremajaan angkutan kota pada armada yang dinilai tidak layak jalan dan tidak nyaman untuk pengguna jasa seperti pada apa yang tercantum dalam Bab Pencegahan dan Penanggulangan Dampak Lingkungan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

**Seberapa jauh kondisi kekinian pencetus gagasan dapat diperbaiki melalui gagasan yang diajukan**

Pada upaya pembinaan disebutkan bahwa intensitas pendidikan berlalu lintas akan ditingkatkan dan akan diberikan penyuluhan hukum serta pembinaan sumber daya manusia. Manusia sebagai subjek aktivitas merupakan modal utama dalam segala aspek. Oleh sebab itu, sumber daya manusia harus dikembangkan agar dapat diperoleh kemajuan dalam perkembangan hidup.

Pembinan sumber daya manusia dalam upaya perbaikan kebiasaan negatif supir angkutan kota merupakan sebuah cara yang dinilai efektif karena berusaha memperbaiki ketidaknyamanan dengan mengubah sikap subjek aktivitas. Sehingga apabila sikap subjek aktivitas tersebut membaik, maka hasil aktivitas juga mengalami peningkatan.

Dalam usaha pembinaan sumber daya manusia, maka diperlukan pengawasan agar proses perubahan itu dapat dipantau. Singkat kata, dalam upaya untuk membenahi kondisi sumber daya manusia, diperlukan campur tangan banyak pihak.

Selain dengan membenahi sumber daya manusia, peraturan dan pemerintah juga wajib dikoreksi. Karena sebagai regulator, pemerintah dan peraturan memegang peran penting dalam sebuah sistem.

**Pihak-pihak yang dapat membantu mengimplementasian gagasan**

Pihak yang dipercaya dapat memberikan perubahan kepada masyarakat adalah pihak pemerintah yang dalam hal ini adalah regulator. Sebagai regulator, pemerintah memiliki andil dalam menciptakan keseimbangan anatara sediaan dan permintaan Angkatan Umum Penumpang (AUP), antara lain:

1. Menjamin sistem operasi yang aman bagi kepentingan masyarakat pengguna jasa angkutan, petugas pengelola angkutan, dan pengusaha jasa angkutan.
2. Mengarahkan agar lingkungan tidak terlalu terganggu oleh kegiatan angkutan
3. Menciptakan persaingan sehat dan meghindarkan kembaran yang tidak perlu
4. Membantu perkembangan dan pembangunan nasional maupun daerah dengan meningkatkan pelayanan jasa angkutan
5. Menjamin pemerataan jasa angkutan sehingga tidak ada pihak yang dirugikan
6. Mengendalikan operasi pelayanan kasa angkutan (*Stewart dan David, 1980* dalam Warpani, 1990)

Namun, gagasan di atas merupakan gagasan umum yang muncul atas kondisi general, sehingga pemerintah dapat dibantu oleh pihak swasta untuk memperbaiki keadaan sistem transportasi yang lebih terperinci .

**Langkah-langkah strategis untuk mengimplementasikan gagasan**

Beberapa langkah strategis yang mungkin dilakukan dalam mengimplemen-tasikan upaya-upaya di atas adalah:

1. Pemerintah menjalin kerja sama dengan pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan transportasi dalam bidang masing-masing;
2. Pemerintah memperbaiki kualitas sumber daya manusia, terutama bagi supir angkutan kota, karena supir angkutan kota adalah orang yang terjun langsung ke masyarakat;
3. Perbaikan sarana transportasi dan prasarana transportasi dengan melakukan peremajaan angkutan kota;
4. Menanamkan sifat tegas dan jujur pada pihak pengawas agar tidak mengacuhkan pelanggaran-pelanggaran yang dinilai lumrah yang dilakukan oleh supir angkutan kota.

**KESIMPULAN**

Setiap individu pasti memiliki ciri-ciri dan sifat atau karakteristik yang membuatnya mudah untuk dikenali. Setiap individu memiliki dua macam karakteristik yaitu karakteristik bawaan (*heredity*) dan karakteristik yang dipengaruhi oleh pengaruh lingkungan. Kedua karakteristik itu memiliki pengaruh yang sama kepada seorang individu. Karakteristik yang terbangun dalam tubuh seorang individu merupakan perpaduan dari karakteristik herediter dan karakteristik pengaruh lingkungan ini berperan dalam upaya penyesuaian diri seorang individu.

Penyesuaian diri meripakan proses bagaimana individu mencapai keseimbangan diri dalam memenuhi kebutuhan sesuai dengan lingkungan (Sunarto dan Hartono,1995). Pada dasarnya, kebutuhan dibai menjadi dua. Kebutuhan primer atau fisiologis dan kebutuhan sekunder.

Dalam proses penyesuaian diri, terdapat dua macam respon penyesuaian, yaitu respon baik dan buruk. Motivasi akan menghasilkan kebutuhan dan keinginan. Ketika kebutuhan dan keinginan tersebut berbenturan dengan hambatan, maka individu tersebut akan frustasi. Pada tahap frustasi inilah akan terbersit beberapa respon. Respon-respon tersebut akan bermunculan sampai individu tersebut mendapatkan kepuasan.

Proses penyesuaian diri menghasilkan dua karakteristik penyesuaian diri. keduanya adalah karakteristik penyesuaian diri secara positif dan penyesuaian diri yang salah. Pada karakteristik penyesuaian diri secara positif dapat ditemukan bahwa individu tersebut tidak menunjukkan ketegangan emosional, tidak menunjukkan mekanisme-mekanisme psikologis maupun frustasi pribadi, memiliki pertimbangan rasional dan pengarahan diri, mampu dalam belajar, menghargai pengalaman serta bersikap realistik dan objektif.

Kegagalan dalam penyesuaian diri secara positif dapat mengakibatkan seorang individu melakukan penyesuaian yang salah. Reaksi dalam penyesuaian diri yang salah daat dibagi menjadi tiga yaitu: a) reaksi bertahan (*defence reaction*) dimana seorang individu berusaha untuk mempertahankan dirinya seolah-olah ia tidak mengalami kegagalan, b) reaksi menyerang (*aggressive reaction*) dimana seorang individu tidak mau menyadari kegagalannya, dan c) reaksi melarikan diri (*escape reaction*) dimana seorang individu melarikan diri dari kegagalannya dan beralih kepada hal-hal buruk.

Apabila melihat kondisi saat ini, penjabaran di atas bisa jadi sebuah landasan atau teori yang menaungi perilaku supir angkot di kota kita. Teori tersebut menjabarkan bahwa terdapat dua macam karakteristik yang dimiliki oleh setiap inidividu. Salah satu karteristik tersebut, yakni karakteristik yang merupakan pengaruh oleh lingkungan, menyebabkan berkembangnya paradigma negatif mengenai supir angkutan umum, pada hal ini, supir angkutan kota.

Didesak oleh kebutuhan primer (*fisiologis*) mereka yang berupa sandang, pangan dan papan, supir angkutan kota bekerja pada suatu badan penyedia jasa angkutan umum. Menurut UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 1, perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

Surat Izin Mengemudi atau SIM A yang ditujukan bagi pengemudi mobil dan mobil penumpang dan barang dengan muatan tidak lebih dari 3.500 kilogram dapat diperoleh bagi mereka yang berusia 17 tahun. Untuk mendapatkan SIM, seseorang harus memiliki Kartu Tanda Penduduk atau KTP. Setelah memenuhi syarat kesehatan jasmani dan rohani, mereka harus mengerjakan ujian teori, kemudian menempuh ujian praktik, dan tahap terakhir adalah menempuh ujian keterampilan melalui simulator.

Persyaratan kondisi kesehatan fisik dan mental yang ditetapkan oleh pemerintah menunjukkan bahwa kondisi fisik dan mental pengemudi dalam keadaan sadar, baik dan dapat berpikir secara logis atau dinyatakan sehat. Penjabaran di atas membuktikan bahwa kondisi dan keadaan lingkungan yang banyak membentuk individu untuk berbuat demikian. Sehingga untuk memperbaikinya, maka diperlukan campur tangan pihak pengelola kondisi dan keadaan lingkungan tersebut.

**Gagasan yang Diajukan**

Seperti yang telah diungkapkan bahwa secara struktural angkutan umum dipisahkan dalam tiga kepentingan yaitu kepentingan pengguna jasa (masyarakat), penyedia jasa (operator angkutan), dan pemerintah (regulator), maka pihak-pihak yang dapat mereduksi dampak perilaku negatif supir angkutan kota adalah ketiga pihak tersebut.

Sesuai dengan yang tercantum dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, kepolisian bertanggung jawab dalam penyelenggaraan fungsi kepolisian yang meliputi bidang keamanan dan ketertiban masyarakat, penegak hukum, perlindungan, pengayoman, dan pelayanan kepada masyarakat. Sehingga ketegasan aparat kepolisian memiliki nilai tersendiri dalam upaya mengurangi dampak perilaku negatif supir angkot.

Beberapa solusi yang kami anggap dapat sedikit mengurangi dampak negatif tersebut adalah sebagai berikut:

1. Mengurangi beban setoran supir angkot
2. Pembagian ruas jalan
3. Surat Tilang
4. Memasang poster dan slogan patuh rambu lalu lintas
5. Memasang *sticker*
6. Menggalakkan halte
7. Melakukan rekondisi, bukan peremajaan
8. Memberikan pelatihan bagi supir angkot
9. Mendirikan koperasi
10. Pengaplikasian tenggang rasa dalan berkendara

Sedangkan untuk mereduksi jumlah polusi udara yang disebabkan oleh kondisi armada angkutan umum yang kurang memadai, pemerintah mewajibkan peremajaan kendaraan

Berdasarkan perundang-undangan, pemerintah mewajibkan peremajaan angkutan umum yang dimulai dengan peremajaan angkutan kota. Karena disinyalir terdapat banyak angkutan kota yang telah beroperasi dalam jangka waktu yang cukup lama, yaitu 20 tahun.

**Teknik Implementasi Gagasan**

1. Pengurangan jumlah nilai setoran angkutan kota

Ditilik dari latar belakang yang diungkapkan pada awal pembahasan, penyebab kemunculan kebiasan-kebiasaan ini adalah kejar setoran. Keadaan ini menuntut supir angkutan kota untuk berperilaku “kreatif” demi mencapai jumlah nilai minimal penghasilan setiap hari sebagai hasil sewa mengemudi.

Namun menggaji supir angkot secara bulanan seperti pegawai negeri atau seperti karyawan tidak dapat dikatakan dapat meluruskan permasalahan karena jumlah penghasilan yang dimiliki setiap harinya berbeda tergantung pada pengguna jasa angkutan kota. Sehingga variabel yang digunakan untuk menghitung penghasilan tidak tentu.

Sebaiknya tetap dengan sistem setoran, namun jumlah setoran yang diberikan dikurangi agar tidak terlalu membebani supir angkot sehingga penghasilan yang didapat setiap hari cukup untuk biaya kehidupan mereka.

1. Pembagian ruas jalan

Pembagian ruas jalan seperti yang dapat ditemui beberapa jumlahnya di jalan-jalan utama bertujuan untuk menghindarkan kemacetan. Seperti jalur busway di Jakarta, Jogjakarta. Sedangkan di Kota Malang hanya terdapat satu jalur angkutan umum saja di daerah depan Rumah Sakit Saiful Anwar yang digunakan untuk angkutan umum dan pengguna roda dua. Selain itu, dibangun pula *fly-over* yang bertujuan sama.

1. Surat Tilang

Surat tilang diberikan kepada pengemudi yang kendaraannya melanggar rambu lalu lintas dan memuat berlebihan. Kedua fenomena ini dampat kita jumpai pada jam-jam sibuk.

1. Memasang poster dan slogan patuh rambu lalu lintas

Pemasangan poster dapat di lakukan di sepanjang jalan raya dimana volume kendaraan yang berlalu-lalang dikatakan tinggi.

1. Memasang *sticker*

Pemasangan *sticker* pada kendaraan angkutan kota akan memudahkan penumpang untuk mengetahui biaya atau tarif perjalanan sehingga tidak perlu khawatir akan terjadinya kecurangan tarif angkutan. Sebaiknya stiker dilengkapi dengan nomor yang dapat dihubungi apabila supir angkutan kota melakukan hal-hal negatif yang dikhawatirkan berdampak negatif pada pengguna jasa angkutan.

1. Menggalakkan halte

Di daerah Kota Malang, dapat dikatakan bahwa halte tidak terlalu menarik bagi masyarakat. Padahal dengan adanya halte, tempat penumpang naik dan turun menjadi jelas sehingga dapat menghindari kemacetan, kecelakaan karena berhenti mendadak dan berhenti sembarangan.

1. Melakukan rekondisi, bukan peremajaan angkutan kota

Beberapa berita menyatakan bahwa belum terjadi kesepakatan antara pemerintah dengan organda mengenai hal ini karena dinilai merugikan organda karena tingginya harga yang harus dibayar untuk peremajaan satu armada.Sebuah artikel dalam situs *http://www.antarajatim.com/lihat/berita/27078/ Pemkot-Malang-Menyerah-pada-Sopir-Angkot-rsi* pada tanggal 11 Februari 2010 lalu menyebutkan bahwa pada akhirnya Pemerintah Kota Malang menyerah dan memilih untuk merevisi Perda No. 9 Tahun 2006 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum dan Trayek.

Bermula pada perintah mengenai kewajiban peremajaan angkutan umum yang dikeluarkan oleh Pemkot Malang yang ditentang sopir angkot dan organda karena dinilai teralu berat bagi mereka. Pemerintah memberikan solusi untuk mencici kendaraan baru setiap hari sebesar Rp 70.000 – Rp 80.000 untuk satu armada selama lima tahun. Namun sopir angkutan menolak karena kondisi penumpang saat ini berbeda dengan kondisi penumpang beberapa tahun lalu. Jumlah penumpang saat ini lebih sedikit daripada beberapa tahun lalu karena bersamaan dengan berkembangnya tingkat kemakmuran masyarakat, bertambah pula jumlah kendaraan yang dimiliki.

Solusi pemerintah ini belum dikatakan dapat memperbarui kondisi angkutan kota karena terdapat banyak penolakan dan pada penyedia jasa angkutan kota mengusulkan untuk mengadakan rekondisi bukan peremajaan angkutan kota.

Sehingga pihak organda hanya harus memperbaiki bagian-bagian yang rusak, bagian-bagian yang dapat menyebabkan polusi udara dan suara secara berlebihan dan mengancam kualitas lingkungan. Selain itu, mempercantik tampilan angkutan kota juga merupakan sebuah upaya rekondisi yang dapat dilakukan karena penumpang akan lebih tertarik untuk naik karena dinilai lebih nyaman.

1. Memberikan pelatihan bagi supir angkot

Salah satu hal yang ditulis dalam UU No. 22 Tahun 200 adalah mengenai kewajiban pemerintah memberikan pelatihan untuk mengembangkan sumber daya manusia dalam bidang transportasi.

Dari informasi yang diterima, jarang ditemukan pelatihan bagi supir angkutan kota. Faktor intern yang menjadi penyebab adalah karena supir angkot lebih memilih untuk menarik angkot daripada mengikuti penyuluhan karena dengan mengikuti penyuluhan berarti bahwa mereka tidak mendapatkan penghasilan.

Sosialisasi hukum dan peraturan hendaknya dilakukan secara reguler ketika terdapat peraturan baru sehingga para supir angkutan kota tidak *blank* atau tidak memiliki pandangan sama sekali mengenai peraturan baru.

Pelatihan yang diajukan bukanlah pelatihan indoor seperti pelatihan lainnya. Namun lebih lunak, yaitu dengan sosialisasi melalui brosur atau spanduk-spanduk yang pasang di jalan raya, sebagai sarana untuk mengingatkan bahwa terdapat peraturan baru yang harus ditaati.

1. Mendirikan Koperasi

Tujuan mendirikan koperasi disini adalah untuk membantu supir angkutan kota dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Koperasi dapat didirikan per satu trayek, sehingga yang menjadi anggota trayek adalah supir angkutan yang memiliki target yang sama setiap harinya.

1. Pengaplikasian rasa tenggang rasa dalam berkendara

Masyarakat pengguna jalan dan pengguna jasa angkutan kota dapat dikatakan terlibat dalam pembentukan karakteristik negatif supir angkot. Kesepuluh karakteristik tersebut timbul karena pengaruh lingkungan dan kondisi dimana mereka bekerja dan tidak ada yang mengawasi mereka bekerja.

Masyarakat cenderung diam dan tak acuh pada pelanggaran-pelanggaran yang mereka lalukan sehingga mereka menganggap bahwa apa yang mereka lakukan merupakan hal yang baik-baik saja dan tidak mengganggu kenyamanan. Peran serta masyarakat dalam UU No. 22 Tahun 2009 berada pada Bab XVIII, Peran Serta Masyarakat. Salah satu ayatnya (pasal 258)menyebutkan bahwa masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas dan berpartisipasi dalam pemeliharaan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Selama ini, *image* yang terbaca adalah keegoisan masing-masing pihak. Semua pengguna jalan hanya memikirkan egonya dan saling menyalahkan satu sama lain. Pada poin ini, menumbuhkan rasa tenggang rasa diperlukan untuk keefektifan proses berkendara.

Apabila terjadi hal yang kurang menyenangkan, ada baiknya supir angkutan kota tersebut mendapat teguran langsung dari penumpang. Pada intinya, seluruh pengguna jalan saling mengingatkan dan saling memahami kepentingan satu sama lain dan menyampingkan ego.

Masyarakat juga dapat berperan sebagai pemantau dan penjaga keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Untuk mewujudkan hal ini, sebaiknya terdapat sebuah stiker yang berisi nomor telepon yang dapat dihubungi apabila masyarakat merasa tidak nyaman dengan angkutan umum tersebut. Nomor telepon itu hendaknya dapat menghubungkan masyarakat dengan perusahaan angkutan umum yang menanungi angkutan kota tersebut sehingga keluhan masyarakat dapat terdengar dan diperhatikan.

**Prediksi Hasil**

1. Pengurangan jumlah nilai setoran angkutan kota

Pengurangan jumlah setoran akan sedikit meringankan tanggungan yang dibebankan pada supir angkutan. Sehingga perasaan sedikit lebih tenang akan muncul dan kebiasaan mengemudi akan berangsur membaik sesuai dengan membaiknya suasana hati.

1. Pembagian ruas jalan

Pembagian ruas jalan akan membawa hasil yang tampak pada kelancaran arus sehingga kemacetan dapat terhindar.

1. Surat Tilang

Surat tilang merupakan sarana yang cukup membuat orang jera karena mereka harus berhadapan dengan pengadilan dan membayar denda sehingga ada alasan untuk tidak mengulanginya lagi.

1. Memasang poster dan slogan patuh rambu lalu lintas

Salah satu sarana termudah dan efisien dalam usaha pengenalan adalah dengan melalui media visual. Poster dan slogan dipasang di sepanjang jalan sebagai upaya untuk mengingatkan para pengemudi agar mematuhi rambu lalu lintas.

1. Memasang *sticker*

*Sticker* merupakan sebuah sarana efektif untuk memberikan informasi mengenai kejelasan tarif dan jalur trayek sehingga masyarakat tidak perlu khawatir akan kecurangan yang mungkin terjadi.

1. Menggalakkan halte

Dengan adanya halte, tempat penumpang naik dan turun menjadi jelas sehingga dapat menghindari kemacetan, kecelakaan karena berhenti mendadak dan berhenti sembarangan.

1. Melakukan rekondisi, bukan peremajaan angkutan kota

Perekondisian angkutan kota dipandang sebagai sebuah cara yang paling efisien saat ini karena masyarakat tidak mengharapkan pelayanan angkutan kota yang mewah, namun pelayanan angkutan kota yang nyaman, aman, cepat dan murah. Upaya rekondisi ini akan diterima dengan lebih baik oleh penyedia jasa karena dana yang akan mereka keluarkan untuk memperbaiki angkutan umum dirasakan sedikit lebih ringan daripada melakukan peremajaan angkutan kota.

1. Memberikan pelatihan bagi supir angkot

Pemberian pelatihan bagi supir angkutan kota dinilai tidak mudah, namun dengan perbaikan sumber daya manusia diyakini bahwa segala aktivitas akan lebih baik dan terasa lebih harmoni karena subjek aktivitas akan saling memahami dan memiliki pengetahuan yang tepat sehingga peluang terjadinya cekcok dengan lingkungan dapat diminimalisir.

1. Mendirikan Koperasi

Diharapkan kehadiran koperasi dapat membantu meringankan kebutuhan supir angkutan kota.

1. Pengaplikasian rasa tenggang rasa dalam berkendara

Diharapkan rasa tenggang rasa yang terjadi antar pengguna jalan dapat meminimalisir kecelakaan, ketidaknyamanan mengemudi, dan pelanggaran lalu lintas.

**DAFTAR PUSTAKA**

Indoskripsi. Pertanggung Jawaban Pidana terhadap Pengemudi Angkutan dalam Kecelakaan Lalu Lintas Angkutan Kota (Studi Kasus PN No. 53/Pid. B/2). <http://one.indoskripsi.com/skripsi/judul-skripsi/hukum-pidana/pertanggung-jawaban-pidana-terhadap-pengemudi-angkutan-dalam-kecelakaan-lalu-lintas-angkutan-kota.html>. Diakses pada 8 Februari 2010.

Antara News. Organda Kota Malang Tawarkan Rekondisi Angkot. [http://www.antarajatim.com/lihat/berita/27073/Organda-Kota-Malang-Tawarkan-Rekondisi- Angkot](http://www.antarajatim.com/lihat/berita/27073/Organda-Kota-Malang-Tawarkan-Rekondisi-%20Angkot)). Diakses 12 Februari 2010.

Antara News. Pemkot Malang “menyerah” pada Supir Angkot. <http://www.antarajatim.com/lihat/berita/27073/Pemkot-Malang-Menyerah-pada-Sopir-Angkot>). Diakses 12 Februari 2010.

Aji, Aditya Bayu. 2009. Paradigma Berbeda Mengenai Kecelakaan Lalu Lintas. <http://ditter.wordpress.com/2009/11/12/paradigma-berbeda-mengenai-kecelakaan-lalu-lintas/>). Diakses 8 Februari 2010.

Moore, Curtis. Mutu Udara Kota <http://www.usembassyjakarta,org/ptp/udarakt1/html>. Diakses pada 8 Februari 2010.

Munawar, Ahmad. 2005. Dasar-Dasar Teknik Transportasi. Jogjakarta: Beta Offset.

Sunarto, H. Hartono, B. Agung. 2004. Perkembangan Peserta Didik. Jakarta: DIKTI.

Surya Live. Tak Lolos Uji Emisi, 40 Persen Angkot Sumber Polusi. <http://www.surya.co.id/2009/11/04/tak-lolos-uji-emisi-40-persen-angkot-sumber-polusi-html>. Diakses pada 8 Februari 2010/

Transportasi Jawa Barat. Angkutan Umum. <http://kardady.wordpress.com/angkutan-umum/>. Diakses pada 12 Februari 2010.

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Warpani, Suwardjoko. 1990. Merencanakan Sistem Perangkutan. Bogor: Penerbit ITB.

**DAFTAR RIWAYAT HIDUP**

1. Nama : Nastiti Primadyastuti

Tempat tanggal lahir : Malang, 16 Agustus 1991

Alamat : Jl. Jembawan X 3J-22 Sawojajar II Kab.

 Malang

Agama : Islam

Universitas : Universitas Negeri Malang

Jurusan : Pendidikan Bahasa Inggris

NIM : 109221422440

Karya Ilmiah yang pernah dibuat : -

Penghargaan Ilmiah : -

1. Nama : Ahmad Khoirul Sholeh Prawiranegara

Tempat tanggal lahir : Ponorogo, 13 November 1989

Alamat : Perum Taman Landungsari Indah L-5 Malang

Agama : Islam

Universitas : Universitas Negeri Malang

Jurusan : Pendidikan Bahasa Inggris

NIM : 208221411796

Karya Ilmiah yang pernah dibuat : -

Penghargaan Ilmiah : -

1. Nama : Femmi Nurmalitasari

Tempat tanggal lahir : Ponorogo, 16 Oktober 1990

Alamat : Jl. Ade Irma Suryani No. 87 Lumajang

Agama : Islam

Universitas : Universitas Negeri Malang

Jurusan : Psikologi

NIM : 308 112 410 394

Karya Ilmiah yang pernah dibuat : -

Penghargaan Ilmiah : -