

TANGGUNGJAWAB PENGAWAS TERMINAL DALAM MENEGAKKAN KETERTIBAN DAN KEAMANAN ANGKUTAN UMUM

Moh Husen Sayudi¹ Subekti² Bachrul Amiq³

^{1,2,3}Universitas Dr. Soetomo

ABSTRACT

Penelitian ini dilatarbelakangi oleh pentingnya peran pengawas terminal dalam menjaga ketertiban dan keamanan angkutan umum yang sering kali menghadapi berbagai pelanggaran administratif, teknis, operasional, serta etika dan hukum. Penelitian ini merumuskan dua permasalahan utama: tugas dan tanggungjawab pengawas dalam menegakkan ketertiban dan keamanan. Metode yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan konseptual. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pelanggaran yang terjadi mencakup kendaraan tanpa izin trayek, tidak laik jalan, terminal bayangan, hingga pelanggaran etika pelayanan dan hukum lalu lintas. Sementara itu, pelaksanaan tugas pengawas terminal masih menghadapi berbagai kendala seperti keterbatasan sumber daya manusia, kewenangan yang terbatas, minimnya sarana teknologi, hingga ketidaksinkronan regulasi antar instansi. Penelitian ini menekankan pentingnya penguatan kewenangan hukum, pelatihan, serta sinergi antar lembaga untuk meningkatkan efektivitas pengawasan di terminal.

Kata kunci : Hukum Transportasi, Ketertiban, Pengawasan, Pengawas Terminal, Keamanan.

ABSTRACT

This study was motivated by the important role of terminal supervisors in maintaining order and safety in public transportation, which often faces various administrative, technical, operational, ethical, and legal violations. This study formulates two main issues: the duties and responsibilities of supervisors in enforcing order and safety. The method used is normative juridical with a legislative and conceptual approach. The results of the study show that violations include vehicles without route permits, unroadworthy vehicles, shadow terminals, and violations of service ethics and traffic laws. Meanwhile, the implementation of terminal supervisors' duties still faces various obstacles, such as limited human resources, limited authority, a lack of technological facilities, and a lack of synchronization of regulations between agencies. This study emphasizes the importance of strengthening legal authority, training, and inter-agency synergy to improve the effectiveness of supervision at terminals.

Kata kunci : Transportation Law, Order, Supervision, Terminal Supervisors, Security

PENDAHULUAN

Angkutan umum memiliki peran yang sangat vital dalam mendukung mobilitas masyarakat, terutama di kota-kota besar maupun daerah pedesaan. Sebagai salah satu sarana transportasi yang umum digunakan oleh masyarakat, angkutan umum memberikan alternatif yang lebih terjangkau dan dapat diakses oleh berbagai kalangan. Di perkotaan, angkutan umum berfungsi untuk mengurangi kepadatan lalu lintas yang disebabkan oleh kendaraan pribadi. Hal ini sejalan dengan peningkatan jumlah kendaraan di jalan yang kian meningkat setiap tahunnya (Fauzi, 2021).

Di sisi lain, di daerah pedesaan, angkutan umum juga berperan sebagai sarana penghubung antar desa, kota, serta menyediakan akses ke pusat-pusat kegiatan sosial dan ekonomi. Keberadaannya sangat penting untuk memastikan masyarakat, terutama yang tinggal di daerah terpencil, dapat mengakses layanan kesehatan, pendidikan, dan lapangan pekerjaan (Zhu dkk. 2025). Meskipun memiliki peran yang sangat penting, angkutan umum menghadapi berbagai tantangan, mulai dari kurangnya infrastruktur yang memadai, hingga masalah ketertiban dan keamanan yang sering kali terjadi di terminal sebagai titik transit utama.

Sebagian besar penelitian yang ada lebih banyak berfokus pada kebijakan atau dampak sosial ekonomi terkait terminal dan angkutan umum, sementara peran pengawas sebagai aktor kunci dalam implementasi ketertiban dan keamanan operasional angkutan umum di terminal belum banyak dibahas secara rinci. Penelitian yang ada juga seringkali terbatas pada tinjauan praktis dan kurang mengintegrasikan analisis hukum yang mendalam tentang kewenangan pengawas terminal serta tantangan yang dihadapi dalam menegakkan peraturan yang ada. Oleh karena itu, terdapat kesenjangan penelitian dalam hal pemahaman hukum mengenai peran pengawas terminal, tantangan yang mereka hadapi, serta solusi yang dapat diterapkan untuk memperbaiki efektivitas pengawasan. Kebaruan dari penelitian ini terletak pada pendekatan hukum yang lebih mendalam terhadap peran pengawas terminal dalam menegakkan ketertiban dan keamanan angkutan umum. Penelitian ini akan memberikan kontribusi baru dengan menganalisis peran pengawas terminal melalui pendekatan hukum yang komprehensif. Penelitian ini akan mengkaji kewenangan pengawas terminal berdasarkan peraturan yang ada dan menganalisis sejauh mana kewenangan tersebut efektif dalam menegakkan ketertiban dan keamanan di terminal dan juga akan menggali kendala hukum yang seringkali dihadapi oleh pengawas dalam melaksanakan tugas mereka, seperti ketidakjelasan regulasi, konflik kewenangan dengan lembaga lain, serta kendala sumber daya manusia dan fasilitas yang terbatas. Penelitian ini diharapkan mampu memberi rekomendasi yang dapat berkontribusi pada penyempurnaan regulasi pengawasan terminal dan mekanisme pengawasan yang lebih efektif.

METODE PENELITIAN

Tipe/jenis penelitian ini termasuk dalam kategori penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan menganalisis bahan pustaka atau data sekunder, yang juga dikenal sebagai penelitian doktrinal. Dalam penelitian ini, hukum sering dipahami sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (law in books) atau sebagai kaidah serta norma yang menjadi pedoman dalam menentukan perilaku manusia yang dianggap layak (Soekanto & Mamudji, 1986). Menurut Marzuki, (2017), penelitian hukum normatif merupakan suatu proses untuk mengidentifikasi aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, serta doktrin-doktrin hukum yang digunakan untuk menyelesaikan masalah hukum yang sedang dihadapi.

Penelitian ini bertujuan untuk menelaah secara mendalam mengenai peran pengawas terminal dalam menegakkan ketertiban dan keamanan angkutan umum dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan yang relevan. Penelitian yuridis normatif akan menggali berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang kewenangan pengawas terminal, serta menganalisis aspek hukum yang berkaitan dengan pengawasan di terminal. Selain itu, penelitian ini juga akan mengidentifikasi tantangan hukum yang dihadapi oleh pengawas dalam pelaksanaan tugas pengawasan di lapangan..

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1. Tugas Pengawas Terminal Dalam Melaksanakan Dan Menegakkan Ketertiban Dan Keamanan Angkutan Umum

Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode yuridis normatif, yaitu dengan mengkaji peraturan perundang-undangan, literatur hukum, serta studi dokumentasi terkait pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum dan peran pengawas terminal dalam menjaga ketertiban dan keamanan. Data yang diperoleh berasal dari dokumen hukum primer seperti “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan”, serta bahan sekunder dari jurnal, laporan pengawasan, dan penelitian terdahulu.

a. Pelaksanaan Tugas Pengawas Terminal dalam Menegakkan Ketertiban dan Keamanan

Pengawas terminal memiliki tugas strategis sebagai pelaksana teknis yang bertanggung jawab menjaga tertibnya aktivitas angkutan umum di lingkungan terminal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021, tugas utama pengawas terminal meliputi:

- a. Pemeriksaan kelengkapan kendaraan angkutan umum sebelum berangkat, termasuk uji teknis dan dokumen administrasi.
- b. Memastikan pengemudi dan kendaraan telah sesuai dengan ketentuan keselamatan jalan.
- c. Menjaga ketertiban operasional di dalam terminal, termasuk pengaturan jadwal keberangkatan dan pengawasan aktivitas penumpang.
- d. Menindak pelanggaran ringan atau melaporkan pelanggaran berat kepada instansi berwenang (Dishub atau Kepolisian).

Namun dalam pelaksanaannya, terdapat beberapa kendala yang ditemukan. Kendala tersebut antara lain:

- a. Keterbatasan Sumber Daya Manusia

Ketersediaan sumber daya manusia dalam pelaksanaan fungsi pengawasan di terminal angkutan umum masih menjadi persoalan krusial, terutama di wilayah-wilayah non-metropolitan atau daerah. Banyak terminal tipe A dan B yang hanya memiliki satu hingga tiga orang petugas pengawas yang harus menangani lalu lintas kendaraan dalam jumlah besar setiap harinya. Dalam konteks ini, rasio antara jumlah pengawas dengan jumlah kendaraan yang masuk dan keluar terminal sangat tidak seimbang. Misalnya, pada jam-jam sibuk atau masa liburan, satu terminal bisa melayani puluhan hingga ratusan kendaraan, baik angkutan kota, antar kota dalam provinsi (AKDP), maupun antar kota antar provinsi (AKAP). Situasi ini menyebabkan beban kerja yang sangat tinggi bagi pengawas, yang pada akhirnya berdampak pada ketidakefektifan fungsi pengawasan terhadap pelanggaran operasional, seperti kendaraan yang tidak laik jalan, pelanggaran trayek, atau perilaku pengemudi yang menyimpang.

Kondisi ini diperparah oleh kurangnya pelatihan teknis yang memadai bagi pengawas terminal serta keterbatasan dukungan sarana operasional seperti alat pemantau digital,

ruang kendali lalu lintas, dan perangkat komunikasi yang seharusnya menjadi standar dalam pengelolaan terminal modern.

Secara yuridis, ketentuan tentang peran pengawas terminal dan kualifikasi mereka telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021, yang mewajibkan adanya pengawasan teknis dan administratif terhadap kendaraan dan awak angkutan umum. Namun demikian, implementasi regulasi ini menghadapi kendala struktural di lapangan, yaitu keterbatasan jumlah personel serta belum optimalnya mekanisme rekrutmen dan pengembangan kapasitas pengawas.

Dalam konteks pembangunan transportasi publik yang berkelanjutan, rasio pengawas yang tidak proporsional dengan volume kendaraan dapat menjadi titik lemah yang serius. Tanpa pengawasan yang optimal, pelanggaran-pelanggaran hukum lalu lintas dan ketentuan teknis angkutan umum akan terus berulang, menciptakan kondisi transportasi yang tidak aman, tidak tertib, dan jauh dari standar pelayanan publik yang ideal. Oleh karena itu, penguatan kapasitas kelembagaan terminal, termasuk penambahan jumlah dan kompetensi pengawas, harus menjadi prioritas dalam kebijakan perhubungan, terutama di daerah-daerah yang menjadi simpul utama mobilitas masyarakat.

b. Kurangnya Wewenang Penindakan Langsung

Pengawas terminal hanya dapat memberikan teguran atau melaporkan pelanggaran, tanpa kewenangan menahan kendaraan, mencabut izin trayek, atau melakukan penindakan administratif secara langsung. Hal ini memperlambat proses hukum dan menurunkan efek jera.

c. Minimnya Sarana dan Prasarana

Banyak terminal belum dilengkapi teknologi seperti CCTV, alat uji kendaraan portabel, atau sistem digital pengecekan data kendaraan. Hal ini menyebabkan pengawasan masih manual dan mudah dilewati oleh pelaku pelanggaran.

d. Ketidaksinkronan Peraturan

Terdapat tumpang tindih antara kewenangan pengawas terminal dengan petugas dari Dishub kabupaten/kota dan kepolisian lalu lintas. Hal ini menciptakan kebingungan dalam pelaksanaan tugas di lapangan.

e. Kurangnya Pelatihan dan Pembinaan

Petugas pengawas terminal jarang mendapatkan pelatihan terbaru mengenai peraturan transportasi, teknik pemeriksaan kendaraan, dan penanganan konflik. Padahal, dinamika transportasi dan regulasi berubah cepat.

Penelitian ini mengungkapkan bahwa dalam pelaksanaan angkutan umum di terminal, terdapat berbagai bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi maupun operator angkutan umum. Selain itu, ditemukan juga bahwa pengawas terminal menghadapi banyak kendala dalam melaksanakan tugasnya, baik secara struktural, teknis, maupun yuridis.

Berdasarkan temuan penelitian, pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum meliputi berbagai aspek: administratif, teknis, operasional, perilaku, dan pelanggaran lalu lintas. Secara normatif, Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 mengatur bahwa setiap kendaraan umum wajib memenuhi syarat administratif (izin trayek dan kelengkapan dokumen), syarat teknis (laik jalan), serta syarat operasional (kepatuhan pada trayek dan titik pemberangkatan/penurunan penumpang).

Pelanggaran administratif seperti beroperasi tanpa izin trayek atau kelengkapan STNK dan KIR aktif, sebagaimana diatur dalam Pasal 173 dan Pasal 288 UU No. 22 Tahun 2009, merupakan pelanggaran serius yang berimplikasi pada pencabutan izin atau denda administratif. Pelanggaran teknis juga sering terjadi, seperti kendaraan yang tetap beroperasi meskipun tidak laik jalan, yang membahayakan keselamatan penumpang dan pengguna jalan lainnya.

Selain itu, pelanggaran operasional seperti menaikkan dan menurunkan penumpang di luar terminal resmi (terminal bayangan) merupakan bentuk pembangkangan terhadap sistem terminal sebagai simpul transportasi yang sah. Hal ini tidak hanya menimbulkan kemacetan tetapi juga mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang. Menurut Anuar et al., (2023), tindakan ini menunjukkan rendahnya tingkat disiplin operator angkutan dan lemahnya pengawasan di lapangan.

Lebih lanjut, pelanggaran etika seperti tidak memberikan karcis, menarik tarif melebihi ketentuan, atau tindakan kasar terhadap penumpang, memperlihatkan bahwa sebagian pengemudi tidak memahami asas perlindungan konsumen (UU No. 8 Tahun 1999). Bahkan, dalam beberapa kasus, tindakan pengemudi dapat masuk dalam ranah pidana seperti pelecehan terhadap penumpang (Schneider et al., 2021).

Secara teori, pelanggaran-pelanggaran ini dapat dianalisis melalui konsep Pengawasan dari Foucault, yang menyatakan bahwa kekuasaan modern bekerja melalui sistem pengawasan yang bersifat preventif dan menyeluruh. Terminal, dalam hal ini, merupakan ruang disipliner di mana aturan hukum dan pengawasan harus ditegakkan untuk menjaga keteraturan sosial dan keselamatan public (Foucault, 1997).

b. Pelanggaran yang Dilakukan oleh Angkutan Umum

Berdasarkan telaah terhadap data dokumen, studi pustaka, dan praktik umum di lapangan, ditemukan beberapa kategori pelanggaran utama yang kerap dilakukan oleh angkutan umum, antara lain:

1. Pelanggaran Administratif

Salah satu bentuk pelanggaran yang sering ditemukan dalam operasional angkutan umum di berbagai daerah di Indonesia, termasuk di terminal-terminal tipe A, adalah terkait dengan ketidaksesuaian atau ketiadaan izin trayek. Berdasarkan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap penyelenggara angkutan umum wajib memiliki izin trayek yang sah sebagai dasar hukum operasional. Izin trayek ini tidak hanya berfungsi sebagai legalitas administratif, tetapi juga menjadi instrumen pengendalian pemerintah untuk menjamin distribusi layanan transportasi yang merata dan sesuai kebutuhan wilayah. Dalam praktiknya, banyak kendaraan angkutan umum beroperasi tanpa mengantongi izin trayek yang resmi, atau bahkan menjalankan kendaraan di luar jalur yang telah ditetapkan dalam dokumen perizinannya. Kondisi ini menyebabkan ketidakteraturan dalam lalu lintas dan berpotensi menciptakan konflik antaroperator angkutan karena adanya persaingan tidak sehat di luar koridor resmi (Putra dan Saputra, 2023).

Pelanggaran terhadap izin trayek memiliki dampak luas, baik dari sisi hukum, tata kelola transportasi, maupun keselamatan pengguna jasa. Kendaraan yang tidak memiliki izin trayek resmi tidak hanya melanggar peraturan perundang-undangan, tetapi juga sering kali luput dari pengawasan teknis yang berkala. Hal ini menimbulkan risiko tambahan, karena kendaraan tersebut beroperasi tanpa melalui evaluasi terhadap kelayakan jalur, titik keberangkatan dan kedatangan, serta kapasitas daya angkut. Seiring dengan itu, sistem manajemen lalu lintas daerah juga menjadi tidak optimal karena pergerakan angkutan

umum tidak lagi dapat diprediksi atau dikendalikan secara sistematis oleh otoritas transportasi (Prastiyo, 2024). Oleh karena itu, ketegasan dalam menindak pelanggaran izin trayek harus menjadi perhatian utama instansi terkait, baik Dinas Perhubungan maupun aparat penegak hukum.

Selain pelanggaran izin trayek, bentuk pelanggaran lain yang umum ditemukan dalam praktik angkutan umum adalah ketidaklengkapan dokumen kendaraan, seperti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK), buku uji berkala atau uji KIR, dan kartu pengawasan yang tidak diperbarui secara rutin. Ketiga dokumen tersebut merupakan persyaratan penting dalam menjamin kelayakan dan legalitas operasional kendaraan umum. STNK berfungsi sebagai bukti kepemilikan sah atas kendaraan dan menunjukkan bahwa kendaraan tersebut telah memenuhi kewajiban pajak kendaraan bermotor. Sementara itu, uji KIR adalah pemeriksaan berkala yang diwajibkan untuk menjamin aspek teknis dan keselamatan kendaraan, termasuk sistem pengereman, pencahayaan, dan emisi gas buang. Kegagalan dalam memperbarui buku KIR menandakan bahwa kendaraan tidak dipastikan laik jalan, yang pada akhirnya membahayakan penumpang maupun pengguna jalan lainnya (Handono & Sudiro, 2024).

Berdasarkan data pengawasan di beberapa terminal tipe A di Indonesia, termasuk laporan lapangan hasil penelitian menunjukkan pelanggaran izin trayek dan ketidaklengkapan dokumen kendaraan menjadi dua jenis pelanggaran yang paling sering ditemukan dalam operasi harian. Hal ini menunjukkan masih lemahnya sistem penegakan hukum dan minimnya kesadaran dari operator angkutan dalam memenuhi kewajiban administratifnya. Oleh karena itu, diperlukan pendekatan yang lebih komprehensif dalam penertiban angkutan umum, yaitu melalui kombinasi antara penegakan hukum yang tegas, pengawasan berkala yang profesional, serta edukasi hukum kepada pengemudi dan pengusaha transportasi agar tercipta sistem transportasi yang tertib, aman, dan sesuai regulasi (Prastiyo, 2024).

c. Pelanggaran Teknis

Salah satu bentuk pelanggaran serius dalam operasional angkutan umum yang berdampak langsung terhadap keselamatan publik adalah beroperasinya kendaraan yang tidak laik jalan. Kendaraan tidak laik jalan umumnya ditandai oleh kondisi teknis yang tidak

memenuhi standar keselamatan, seperti ban yang aus, sistem penerangan yang tidak berfungsi, rem yang rusak, hingga bodi kendaraan yang keropos akibat karat. Keberadaan kendaraan dalam kondisi demikian sangat membahayakan penumpang dan pengguna jalan lainnya, serta berkontribusi terhadap tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia. “Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam Pasal 106 ayat (3) secara tegas menyatakan bahwa setiap pengemudi wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan. Hal ini kemudian dijabarkan dalam Pasal 53, yang mewajibkan pengujian berkala kendaraan bermotor (uji KIR) sebagai instrumen legal untuk memastikan kendaraan layak digunakan di jalan”.

Namun demikian, dalam praktiknya, banyak kendaraan umum tetap beroperasi meskipun tidak lulus uji KIR. Data di lapangan menunjukkan bahwa fenomena ini terjadi akibat lemahnya pengawasan serta rendahnya kepatuhan operator angkutan terhadap ketentuan hukum. Selain itu, masih banyak oknum pengusaha angkutan yang memalsukan dokumen uji KIR atau membeli stiker KIR palsu demi menghindari biaya dan proses pengujian resmi. Akibatnya, kendaraan yang seharusnya tidak layak beroperasi tetap mengangkut penumpang, sehingga meningkatkan potensi kecelakaan lalu lintas.

Pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan memiliki kewajiban untuk melakukan evaluasi berkala terhadap kelayakan operasional kendaraan, sebagaimana diatur dalam “Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 133 Tahun 2015 tentang Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor”, yang mempertegas pentingnya pemeriksaan teknis seperti fungsi rem, emisi gas buang, sistem penerangan, dan struktur bodi kendaraan sebagai standar kelaikan jalan. Apabila uji ini tidak dilaksanakan maka dapat dikenai sanksi sesuai “Pasal 286: Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih di jalan yang tidak memenuhi persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) Jo. Pasal 48 ayat (3) dapat dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda paling banyak Rp500 ribu”

Selain aspek kelaikan jalan, bentuk pelanggaran lain yang tidak kalah berbahaya adalah penggunaan kendaraan yang telah dimodifikasi tanpa izin resmi dari pihak berwenang. Modifikasi kendaraan yang dilakukan secara sepihak, seperti mengubah jumlah kursi penumpang, mempersempit ruang kaki untuk menambah kapasitas, mengubah struktur bagasi, atau merombak konstruksi kendaraan, dapat menyebabkan gangguan

keseimbangan kendaraan dan mengurangi integritas struktur keselamatan. Berdasarkan Di dalam “Pasal 52 ayat (3) UU LLAJ menyebutkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dimodifikasi sehingga mengubah persyaratan konstruksi dan material wajib dilakukan uji tipe ulang, mengingat modifikasi kendaraan bermotor menyebabkan perubahan tipe”. Selanjutnya bagi kendaraan bermotor yang telah diuji tipe ulang, harus dilakukan registrasi dan identifikasi ulang. Modifikasi yang dilakukan tanpa persetujuan tersebut dianggap ilegal dan dapat mengakibatkan pencabutan izin operasional. Jika modifikasi dilakukan tanpa uji tipe, maka berdasarkan Pasal 277 UU LLAJ pihak yang melanggar dapat dikenakan sanksi pidana penjara paling lama 1 tahun atau denda paling banyak Rp24 juta

Dalam praktiknya, banyak kendaraan angkutan umum terutama jenis mikrobus dan minibus trayek lokal yang dimodifikasi secara informal oleh pemilik atau pengemudi, baik untuk menambah jumlah kursi agar mendapatkan lebih banyak penumpang maupun untuk mengakomodasi barang. Hal ini tidak hanya melanggar regulasi, tetapi juga memperbesar risiko keselamatan apabila terjadi kecelakaan, karena struktur kendaraan yang tidak sesuai spesifikasi pabrikan akan gagal melindungi penumpang saat terjadi benturan atau tabrakan. Di samping itu, modifikasi juga sering menyebabkan ketidaksesuaian dengan hasil uji KIR, karena dimensi dan fungsi kendaraan berubah dari bentuk standar. Sayangnya, pengawasan terhadap praktik ini masih lemah, terutama pada kendaraan yang beroperasi di luar jalur resmi atau yang tidak rutin memasuki terminal.

Fenomena kendaraan tidak laik jalan dan modifikasi tanpa izin menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap regulasi teknis masih menjadi tantangan besar dalam sistem transportasi umum di Indonesia. Selain penguatan pengawasan teknis oleh Dinas Perhubungan, dibutuhkan pula kolaborasi dengan aparat kepolisian dan lembaga uji kendaraan independen agar praktik ilegal ini dapat diminimalisir. Edukasi kepada pengemudi dan pengusaha transportasi tentang pentingnya keselamatan penumpang dan standar legal kendaraan juga harus digencarkan sebagai bagian dari pembinaan. Dalam jangka panjang, modernisasi armada dan insentif bagi operator yang mematuhi regulasi juga dapat mendorong budaya kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, penegakan hukum terhadap kendaraan yang tidak laik jalan dan yang dimodifikasi tanpa izin bukan hanya menjadi kewajiban administratif, tetapi juga bagian integral dari

perlindungan terhadap hak-hak masyarakat untuk mendapatkan transportasi yang aman dan layak.

Menurut “Pasal 1 Ayat 12 Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan, yang dimaksud dengan “modifikasi kendaraan” adalah penyesuaian yang dilakukan terhadap persyaratan teknis dimensi, mesin, atau daya dukung kendaraan bermotor. Perubahan ukuran, mesin, dan daya dukung kendaraan bermotor diatur lebih lanjut dalam Pasal 131 Huruf e Peraturan Pemerintah tentang Kendaraan” sebagai berikut:

1. “Modifikasi dimensi kendaraan yang hanya dimungkinkan karena panjang atau pendeknya landasan pacu, tanpa mengubah desain kendaraan atau jarak sumbunya”.
2. “Modifikasi mesin yang hanya dapat dilakukan dengan menukar mesin yang ada dengan merek dan model yang serupa”.
2. “Pada kendaraan bermotor, daya dukung hanya dapat diubah dengan menambahkan poros belakang dan menjaga jarak poros sebelumnya”. Aturan sumbu tambahan harus dihitung sesuai dengan daya dukung rute yang dilalui dan harus menggunakan bahan yang sama dengan sumbu asli.

d. Pelanggaran Operasional

Salah satu bentuk pelanggaran yang paling umum ditemukan dalam operasional angkutan umum adalah praktik melebihi kapasitas penumpang, yang tidak hanya melanggar aspek hukum, tetapi juga membahayakan keselamatan pengguna jasa. Kendaraan umum yang diisi melebihi daya tampungnya sering kali ditemukan pada jam-jam sibuk, terutama pada jalur-jalur perkotaan dan antar-kota dalam provinsi. Kondisi penumpang yang berdesakan tidak hanya menimbulkan ketidaknyamanan, tetapi juga memperbesar risiko cedera apabila terjadi pengereman mendadak, tabrakan, atau kecelakaan lainnya.

Dalam Pasal 48 ayat (2) UU LLAJ tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, secara eksplisit disebutkan bahwa angkutan umum wajib memenuhi ketentuan teknis mengenai keselamatan, termasuk tidak melebihi kapasitas muatan baik untuk orang maupun barang. Sayangnya, realitas di lapangan menunjukkan bahwa aturan ini sering kali diabaikan oleh operator angkutan, terutama oleh sopir yang berlomba-lomba mendapatkan penumpang sebanyak mungkin untuk memenuhi target setoran harian. Praktik kelebihan muatan pada

angkutan umum menjadi salah satu faktor utama yang meningkatkan fatalitas dalam kecelakaan lalu lintas, khususnya pada kendaraan jenis minibus dan mikrolet (Ribbens, dkk, 2000).

Pelanggaran lain yang kerap terjadi adalah praktik menaikkan dan menurunkan penumpang di luar titik resmi, atau yang dikenal sebagai fenomena terminal bayangan. Banyak pengemudi angkutan umum memilih untuk tidak masuk ke terminal yang telah disediakan, dan lebih memilih menunggu atau menaikkan penumpang di pinggir jalan atau area komersial yang ramai.

Tindakan ini biasanya dilakukan untuk menghindari pembayaran retribusi terminal atau untuk mempercepat waktu tempuh, namun dampaknya sangat merugikan tata kelola transportasi. Terminal bayangan menciptakan titik-titik kemacetan baru yang tidak terencana, serta meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas karena kendaraan berhenti mendadak di tempat yang tidak semestinya. Hal ini bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 menegaskan bahwa seluruh aktivitas naik dan turun penumpang angkutan umum wajib dilakukan di dalam terminal yang telah ditetapkan oleh pemerintah daerah. Keberadaan terminal bayangan juga menyulitkan pengawasan dari pihak berwenang, mengurangi efektivitas fungsi terminal, dan menciptakan ketidaktertiban dalam sistem transportasi kota.

Fenomena kelebihan penumpang dan penggunaan terminal bayangan mencerminkan lemahnya disiplin transportasi publik dan rendahnya kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Selain merugikan dari sisi keselamatan dan kenyamanan, dua praktik ini juga menciptakan beban tambahan bagi aparat pengawas terminal yang harus melakukan razia berulang tanpa efek jera yang signifikan.

Oleh karena itu, diperlukan sinergi antara Dinas Perhubungan, kepolisian, dan pemerintah daerah untuk melakukan penertiban berkelanjutan, termasuk pendekatan edukatif terhadap pengemudi dan penumpang tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas dan legalitas operasional angkutan. Selain penindakan hukum, strategi penataan ulang trayek, pemberdayaan terminal resmi, serta peningkatan fasilitas terminal juga menjadi langkah penting dalam mengatasi masalah ini secara menyeluruh..

e. Pelanggaran Etika dan Perlindungan Konsumen

Permasalahan yang kerap ditemukan dalam pelayanan angkutan umum adalah praktik penarikan tarif di luar ketentuan resmi, yang dilakukan oleh pengemudi atau kondektur kepada penumpang. Praktik ini mencakup tindakan mengenakan ongkos lebih tinggi dari tarif yang ditetapkan oleh pemerintah daerah, tidak memberikan karcis, atau bahkan menyesuaikan tarif secara sepihak berdasarkan situasi tertentu seperti jam sibuk, cuaca, atau jumlah penumpang. Hal ini tentu bertentangan dengan prinsip transparansi tarif sebagaimana diatur dalam Permenhub No. 117 Tahun 2018 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Tidak Dalam Trayek, dan juga Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 3 Tahun 2023 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 36 Tahun 2016 Tentang Tarif Dasar, Tarif Batas Atas Dan Tarif Batas Bawah Angkutan Penumpang Antarkota Antarprovinsi Kelas Ekonomi Di Jalan Dengan Mobil Bus Umum yang mewajibkan setiap operator angkutan umum untuk mencantumkan dan mematuhi tarif resmi serta memberikan bukti pembayaran kepada penumpang.

Ketidakpatuhan terhadap ketentuan ini bukan hanya merugikan pengguna jasa, tetapi juga menciptakan ketidakpastian dalam sistem pelayanan publik (Barabino, dkk, 2020). Praktik penarikan tarif di atas ketentuan cenderung lebih banyak terjadi pada trayek lokal dan antar kota dalam provinsi (AKDP), dan sering kali tidak disertai pengawasan memadai dari petugas terminal.

Selain masalah tarif, perilaku tidak etis yang ditunjukkan oleh pengemudi atau kondektur menjadi faktor lain yang menurunkan kualitas layanan angkutan umum. Perilaku tersebut dapat berupa ucapan kasar, sikap tidak ramah terhadap penumpang lanjut usia, atau dalam kasus ekstrem, tindakan pelecehan verbal maupun fisik terhadap penumpang perempuan. Kejadian seperti ini tidak hanya mencederai etika pelayanan publik, tetapi juga melanggar hak-hak pengguna jasa sebagai konsumen (Bonfanti & Wagenknecht, 2010).

Menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, setiap konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam menggunakan barang dan/atau jasa, termasuk dalam hal ini layanan transportasi umum. Dalam praktiknya, banyak kasus perilaku tidak etis yang tidak ditindaklanjuti secara serius karena tidak adanya mekanisme pengaduan yang transparan atau karena kurangnya pelatihan etika kepada awak angkutan. Terdapat penelitian yang menemukan bahwa mayoritas penumpang perempuan merasa kurang aman ketika menggunakan angkutan

umum di luar jam kerja, terutama ketika pengemudi atau kondektur menunjukkan sikap merendahkan atau menggoda secara tidak pantas (Ismawati, Hutahaean, & Fahrudin, 2023).

Fenomena ini menunjukkan bahwa permasalahan dalam pelayanan angkutan umum tidak hanya terletak pada aspek teknis kendaraan dan trayek, tetapi juga pada kualitas sumber daya manusia yang terlibat dalam operasionalnya. Oleh karena itu, peningkatan profesionalisme awak angkutan menjadi suatu keharusan. Dinas Perhubungan dan organisasi pengusaha angkutan umum harus memberikan pelatihan rutin terkait etika pelayanan publik, kesetaraan gender, dan standar operasional prosedur (SOP) dalam melayani penumpang. Di sisi lain, perlu juga dikembangkan sistem pengawasan yang lebih partisipatif dengan membuka kanal pengaduan masyarakat yang mudah diakses dan responsif terhadap keluhan pengguna. Melalui pendekatan ini, pelayanan angkutan umum tidak hanya dapat memenuhi aspek legalitas, tetapi juga memenuhi prinsip keadilan dan kenyamanan sosial bagi seluruh pengguna jasa transportasi.

f. Pelanggaran Hukum Lalu Lintas

Lalu lintas memiliki peran vital dalam mendukung kelancaran pembangunan dan aktivitas masyarakat. Namun, seiring meningkatnya jumlah serta variasi moda transportasi, persoalan lalu lintas semakin kompleks dan menjadi isu berskala nasional. Pertumbuhan kendaraan tidak sebanding dengan kondisi infrastruktur jalan yang memadai, ditambah rendahnya kesadaran hukum masyarakat dalam berlalu lintas serta kurang efektifnya penegakan hukum, sehingga menimbulkan berbagai permasalahan yang memerlukan perhatian serius (Rentung, Subekti, & Astutik, 2025). Permasalahan legalitas pengemudi angkutan umum menjadi salah satu titik kritis dalam upaya mewujudkan sistem transportasi yang aman dan tertib. Salah satu bentuk pelanggaran yang sering terjadi di lapangan adalah pengemudi kendaraan umum yang tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) sesuai dengan golongan yang dipersyaratkan. Sebagaimana diatur dalam Pasal 77 ayat (1) dan Pasal 80 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki SIM yang sesuai dengan jenis dan fungsi kendaraan yang dikemudikan. Untuk kendaraan

angkutan umum besar seperti bus atau truk angkutan penumpang, SIM yang dipersyaratkan adalah SIM B1 Umum.

Meskipun demikian, realitas di banyak daerah menunjukkan bahwa masih banyak sopir yang hanya mengantongi SIM A atau SIM B1 non-umum, bahkan beberapa di antaranya tidak memiliki SIM sama sekali. Praktik ini tidak hanya merupakan pelanggaran administratif, tetapi juga menimbulkan risiko besar terhadap keselamatan penumpang dan pengguna jalan lain karena pengemudi tanpa kompetensi resmi belum tentu memahami tanggung jawab operasional kendaraan besar dalam kondisi lalu lintas yang kompleks (Prastiyo, 2024).

Selain permasalahan izin mengemudi, bentuk pelanggaran yang juga sering dilakukan oleh pengemudi angkutan umum adalah ketidakpatuhan terhadap rambu dan marka jalan, terutama di kawasan terminal dan sekitarnya. Pelanggaran ini meliputi melawan arus, parkir di sembarang tempat, serta tidak mematuhi lampu lalu lintas, yang semuanya bertentangan dengan prinsip dasar keselamatan berlalu lintas. Berdasarkan hasil pemantauan Dinas Perhubungan dan data kepolisian lalu lintas, perilaku seperti ini kerap terjadi pada jam sibuk, ketika pengemudi berusaha mengejar jumlah penumpang sebanyak mungkin tanpa memperhatikan etika dan aturan lalu lintas.

Pasal 106 ayat (4) UU No. 22 Tahun 2009 dengan tegas menyatakan bahwa setiap pengguna jalan wajib mematuhi perintah atau larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, dan petugas pengatur lalu lintas. Ketidakpatuhan terhadap ketentuan ini mengakibatkan terganggunya ketertiban lalu lintas di sekitar terminal, meningkatkan potensi kecelakaan, serta memperburuk kemacetan. Pelanggaran terhadap rambu dan marka lalu lintas oleh pengemudi angkutan umum berkorelasi kuat dengan rendahnya disiplin berlalu lintas dan lemahnya pengawasan di terminal tipe A dan tipe B.

Fenomena seperti ini menunjukkan bahwa peningkatan kualitas layanan angkutan umum tidak dapat dilepaskan dari aspek legalitas dan kepatuhan pengemudi terhadap aturan. Pemerintah, melalui Dinas Perhubungan dan Satlantas, perlu memperkuat sistem verifikasi SIM serta melakukan pelatihan ulang (refreshment) kepada pengemudi angkutan umum secara berkala. Di samping itu, penggunaan teknologi pengawasan berbasis CCTV dan e-tilang dapat menjadi solusi modern untuk mengawasi dan menindak pengemudi yang

melanggar aturan lalu lintas, terutama di kawasan padat seperti terminal. Dengan pendekatan yang lebih tegas dan sistematis, diharapkan praktik pelanggaran seperti mengemudi tanpa SIM yang sesuai atau melanggar rambu lalu lintas dapat diminimalkan demi menciptakan sistem transportasi yang lebih aman, tertib, dan profesional.

2. Tanggungjawab Pengawas Terminal Dalam Melaksanakan Dan Menegakkan Ketertiban Dan Keamanan Angkutan Umum

Dalam kerangka hukum positif, tugas pengawas terminal telah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021, di mana pengawas bertanggung jawab terhadap:

- a. Pemeriksaan kelaikan kendaraan,
- b. Verifikasi kelengkapan dokumen kendaraan dan pengemudi,
- c. Penertiban operasional angkutan dalam terminal,
- d. Pelaporan dan penindakan awal terhadap pelanggaran.

Dalam kerangka hukum positif, eksistensi pengawas terminal memperoleh legitimasi normatif melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 24 Tahun 2021 yang secara eksplisit mengatur ruang lingkup tugas dan tanggung jawabnya. Berdasarkan regulasi tersebut, pengawas terminal tidak hanya diposisikan sebagai aparat pelaksana teknis, tetapi juga sebagai aktor penting dalam sistem transportasi darat yang bertanggung jawab terhadap empat aspek utama. Pertama, pengawas memiliki kewajiban melakukan pemeriksaan kelaikan kendaraan untuk memastikan setiap angkutan umum yang beroperasi memenuhi standar keselamatan. Kedua, pengawas berwenang melakukan verifikasi kelengkapan dokumen kendaraan dan pengemudi sebagai bentuk kontrol administratif guna menjamin kepatuhan terhadap aturan lalu lintas dan angkutan jalan. Ketiga, pengawas berperan menjaga keteraturan melalui penertiban operasional angkutan di dalam terminal, termasuk pengaturan arus keberangkatan, penempatan kendaraan, hingga pengawasan aktivitas penumpang. Keempat, pengawas juga memiliki kewajiban melakukan pelaporan dan penindakan awal terhadap pelanggaran, baik yang dilakukan oleh pengemudi, operator angkutan, maupun pengguna jasa terminal, sebelum diserahkan kepada instansi yang lebih berwenang.

Peran pengawas terminal merupakan bagian integral dari sistem penegakan hukum di bidang transportasi yang bersifat preventif, represif, sekaligus edukatif. Tugas tersebut tidak hanya berorientasi pada aspek teknis dan administratif, tetapi juga mengandung dimensi sosial, yakni menciptakan rasa aman, tertib, dan nyaman bagi masyarakat pengguna jasa transportasi. Implementasi tugas pengawas sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 juga mencerminkan upaya pemerintah dalam menegakkan prinsip keselamatan dan ketertiban sebagai pilar utama penyelenggaraan transportasi publik. Oleh karena itu, efektivitas pelaksanaan tugas pengawas terminal akan sangat menentukan kualitas pelayanan publik di sektor transportasi darat sekaligus menjadi indikator keberhasilan penegakan hukum positif di bidang perhubungan (Hariyono & Prawesthi, 2015).

Namun dalam implementasinya, peran pengawas terminal masih mengalami kendala, baik secara struktural maupun fungsional. Dari segi struktural, jumlah pengawas yang terbatas membuat pengawasan tidak dapat dilakukan secara optimal. Banyak terminal hanya memiliki 2–3 petugas untuk mengatur ratusan kendaraan yang keluar masuk setiap hari, menyebabkan pengawasan hanya dilakukan secara acak atau insidental (Shulthoni & Nasution, 2024).

Dari segi kewenangan, pengawas terminal tidak memiliki kekuatan hukum yang kuat untuk melakukan tindakan represif. Mereka hanya dapat memberikan teguran atau melaporkan pelanggaran ke instansi di atasnya. Hal ini menunjukkan adanya kelemahan dalam implementasi konsep Kewenangan Hukum yang seharusnya menjamin bahwa suatu jabatan publik memiliki kekuasaan sah untuk bertindak dalam rangka penegakan aturan (Stroik Dan & Steenbeek, 1985).

Selain itu, keterbatasan fasilitas seperti tidak tersedianya CCTV, sistem tiket digital, atau alat uji kendaraan portabel menyebabkan pengawasan dilakukan secara konvensional dan rentan terhadap manipulasi data serta human error (Tirtajaya & Laksana, 2023). Kurangnya pelatihan berkala juga membuat pengawas terminal tidak memiliki keterampilan teknis maupun pemahaman hukum yang memadai dalam menghadapi pelanggaran di lapangan.

Ketidaksinkronan antar regulasi, baik antara pusat dan daerah maupun antar instansi, turut menjadi faktor penghambat dalam pengawasan. Misalnya, pengawas

terminal harus berkoordinasi dengan Dinas Perhubungan, kepolisian, dan bahkan Satpol PP, yang masing-masing memiliki yurisdiksi berbeda. Menurut (Sulistio, 2023), konflik wewenang sering kali menyebabkan pelanggaran tidak ditindak dengan tegas karena tidak jelas siapa yang bertanggung jawab langsung di lapangan.

Dalam ketentuan tersebut, pengawas bertanggung jawab terhadap pemeriksaan kendaraan, kelengkapan administrasi, pengawasan aktivitas keberangkatan dan kedatangan, serta pengaturan jadwal dan fasilitas di dalam terminal. Namun, kenyataan di lapangan menunjukkan bahwa pengawas terminal memiliki keterbatasan wewenang dan sumber daya dalam menjalankan fungsi-fungsi tersebut secara maksimal. Dinas Perhubungan tidak memiliki kewenangan hukum untuk melakukan penertiban di luar area terminal dan jembatan timbang tanpa didampingi oleh aparat Kepolisian. Hal ini menimbulkan keterbatasan yurisdiksi dalam menindak kendaraan yang melanggar aturan di luar batas terminal, terutama dalam menghadapi pengemudi yang membandel menaikkan penumpang di sembarang tempat. Selain itu, sarana prasarana yang tersedia juga belum memadai, seperti kurangnya perangkat digital, minimnya pos pengawasan, dan tidak tersedianya sistem pelaporan pelanggaran yang berbasis teknologi.

Pengawasan terhadap angkutan umum sebenarnya telah dilakukan baik secara langsung maupun tidak langsung. Penertiban langsung berupa razia gabungan melibatkan Kepolisian, TNI, dan Jasa Raharja. Razia ini dilakukan dengan pendekatan terstruktur, mulai dari penentuan jalur pemeriksaan, pembagian tugas tim, hingga pemeriksaan fisik dan administratif kendaraan yang melanggar. Sementara itu, penertiban tidak langsung dilaksanakan melalui pembinaan, sosialisasi, serta pemberian teguran tertulis kepada operator angkutan. Program-program seperti seleksi sopir teladan dan edukasi pelajar pelopor keselamatan juga telah dilakukan sebagai bagian dari upaya persuasive.

Kendati demikian, sinergi antarlembaga masih menjadi kunci penting yang belum optimal. Persoalan pengawasan dan penertiban tidak dapat dibebankan hanya pada satu instansi. Diperlukan kolaborasi aktif dengan pihak-pihak terkait, termasuk Satpol PP, Jasa Raharja, dan instansi perpajakan daerah (DISPENDA) untuk menghadapi kompleksitas persoalan seperti keberadaan pul ilegal, pelanggaran iuran wajib, dan ketidakpatuhan terhadap aturan trayek.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka dapat diambil beberapa kesimpulan sebagai berikut:

- a. Pengawas terminal memiliki peran penting dalam menjaga ketertiban, keamanan, dan keselamatan transportasi. Tugas utama meliputi pemeriksaan kelengkapan teknis dan administrasi kendaraan, memastikan kepatuhan pengemudi terhadap aturan keselamatan, mengatur operasional terminal, serta menindak atau melaporkan pelanggaran sesuai kewenangan. Dengan demikian, keberadaan pengawas terminal menjadi faktor kunci dalam terciptanya layanan transportasi yang tertib dan aman.
- b. Dalam kerangka hukum positif, tugas pengawas terminal sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 24 Tahun 2021 menunjukkan bahwa pengawas memiliki tanggung jawab penting dalam menjamin keselamatan dan ketertiban transportasi. Tugas tersebut mencakup pemeriksaan kelaikan kendaraan, verifikasi dokumen kendaraan dan pengemudi, penertiban operasional angkutan di terminal, serta pelaporan dan penindakan awal terhadap pelanggaran. Dengan demikian, peran pengawas terminal merupakan bagian integral dari upaya penegakan hukum dan peningkatan kualitas pelayanan transportasi.

Berdasarkan hasil penelitian dan simpulan, maka saran yang dapat diberikan adalah:

Pengawas terminal sebagai ujung tombak dalam pelaksanaan ketertiban dan keamanan angkutan umum dituntut untuk memiliki profesionalisme yang tinggi. Profesionalisme tersebut dapat diwujudkan melalui peningkatan kapasitas diri, baik dari aspek teknis, hukum, maupun manajerial. Pelatihan berkelanjutan diperlukan agar pengawas mampu melakukan pemeriksaan kelaikan kendaraan, verifikasi dokumen, serta penindakan awal terhadap pelanggaran dengan lebih efektif. Selain itu, penguasaan komunikasi persuasif menjadi penting agar pengawas tidak hanya berfungsi sebagai aparat pengendali, tetapi juga sebagai pembina yang mampu membangun kesadaran hukum dan kedisiplinan di kalangan pengemudi maupun operator angkutan umum. Dengan demikian, peran pengawas tidak sekadar bersifat represif, melainkan juga edukatif dan preventif.

Di sisi lain, keberhasilan pelaksanaan tugas pengawas terminal tidak dapat dilepaskan dari dukungan struktural yang diberikan oleh pemerintah daerah dan instansi terkait. Penyediaan sarana dan prasarana yang memadai, seperti peralatan pemeriksaan kendaraan,

sistem administrasi digital, serta fasilitas penunjang kerja, akan sangat menentukan efektivitas pengawasan. Selain itu, regulasi yang jelas dan koordinasi lintas sektor antara pengawas, kepolisian, dan Dinas Perhubungan perlu diperkuat untuk mengatasi keterbatasan personel serta tantangan sosial di lapangan. Dukungan kebijakan tersebut akan memastikan pengawas terminal dapat menjalankan perannya secara optimal, sehingga tujuan untuk mewujudkan ketertiban, keamanan, dan keselamatan angkutan umum benar-benar dapat tercapai..

DAFTAR PUSTAKA

- Abbasova, S. (2024). Navigating the Gridlock: Innovative Strategies for Traffic Management and Control. *Luminis Applied Science and Engineering*, 1, 84–91. <https://doi.org/10.69760/lumin.202400007>
- Alsuhaim, H., & Aldossari, N. (2022). The Reality of Electronic Supervision and the Obstacles to its Application from the Perspective of Educational Supervisors. *Journal of Human and Administrative Sciences*, 29–58. <https://doi.org/10.56760/10.5676/WIRO7865>
- Anuar, J., Saien, S., Shera, S., & Hamid, A. (2023). Examining Safety & Security, Reliability and Punctuality of Public Transportation Quality Services: Cases of Kuala Lumpur, Malaysia. *International Journal of Business and Technology Management*, 5(2015), 116–125. <https://doi.org/10.55057/ijbtm.2023.5.s1.11>
- Barabino, B., Lai, C., & Olivo, A. (2020). Fare evasion in public transport systems: a review of the literature. *Public Transport*, 12. <https://doi.org/10.1007/s12469-019-00225-w>
- Bintang Putro Ramadan, & Amelia P Tamara. (2023). Pengawasan Kualitas Inspektur Pada Keamanan Penerbangan Di Area Terminal Bandar Udara Internasional Sultan Hasanuddin Makassar. *Populer: Jurnal Penelitian Mahasiswa*, 2(2), 25–31. <https://doi.org/10.58192/populer.v2i2.839>
- Bonfanti, G., & Wagenknecht, T. (2010). Human factors reduce aggression and fare evasion. *Public Transport International*, 59, 28–32.
- Carboni, A., Deflorio, F., Caballini, C., & Cangelosi, S. (2024). Advances in terminal management: simulation of vehicle traffic in container terminals. *Maritime Economics & Logistics*. <https://doi.org/10.1057/s41278-024-00300-5>
- Dian Wijayanto, S. P. M. M. S. E. (2013). *Pengantar Manajemen*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Dwiyanto, A. (2018). *Manajemen Pelayanan Publik: Peduli Inklusif Dan Kolaborasi*. Yogyakarta: UGM PRESS.
- Fauzi, M. (2021). ANALISIS JUMLAH KENDARAAN ANGKUTAN KOTA DENGAN METODE HEADWAY DLLAJ DAN BOK BEP DI MASA PANDEMI COVID-19. *J@ti Undip: Jurnal*

- Teknik Industri*, 16(2). Retrieved from <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/jgti/article/view/34468/1000>
- Foucault, M. (1997). *DISCIPLINE AND PUNISH The Birth of the Prison*. (A. Sheridan, Ed.), *British Journal for the Philosophy of Science*. New York: Random House, Inc. <https://doi.org/10.1093/bjps/axv048>
- Handono, M. B., & Sudiro, A. (2024). Penegakan Hukum Terhadap Penyalahgunaan Tanda Nomor Kendaraan Roda Dua Dalam Kasus Tilang Elektronik. *Ranah Research : Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 7(2), 808–818. <https://doi.org/10.38035/rrj.v7i2.1363>
- Hariyono, D. W., & Prawesthi, W. (2015). Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Di Surabaya. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik (JMTRANSLOG)*, 2(2), 177. <https://doi.org/10.54324/j.mtl.v2i2.120>
- Hasibuan, M. S. P. (2007). *Manajemen: dasar, pengertian, dan masalah*.
- Ismawati, I., Hutahaean, E., & Fahrudin, A. (2023). Feeling Unsafe Among Female Users of Crowded Public Transportation. *KESANS : International Journal of Health and Science*, 3, 38–46. <https://doi.org/10.54543/kesans.v3i1.236>
- Kartono, M. H., Husen, L. O., & Zainuddin, &. (2021). Efektifitas Pegawai Inspektur Angkutan Udara Terhadap Penyelenggaraan Penerbangan Perintis. *Journal of Lex Generalis (JLS)*, 2(8), 2068–2082.
- Lyon, D. (2024). *Surveillance: A Very Short Introduction*. OUP Oxford.
- Mardiasmo, M. B. A. (2021). *Akuntansi sektor publik-edisi terbaru*. Penerbit Andi.
- Marzuki, P. M. (2017). *Penelitian Hukum: Edisi Revisi*. Prenada Media.
- Nuhun, R., Soeparyanto, T. S., Ode, L., Nurrahmad, M., Fidmasari, R., Satyadharma, M., ... Sulawesi, P. (2007). Peran pemerintah dalam penataan dan penyelenggaraan transportasi di terminal tipe b baruga kendari.
- Prastiyo, I. B. (2024). Penegakkan Hukum Angkutan Umum Dalam Trayek di Wilayah Administrasi Kota Jambi. *J.Keselam.Transportasijalan*, 11(2). <https://doi.org/10.46447/ktj.v11i2.633>
- Pshinko, O. M., Charkina, T. A., Martseniuk, L. V, & Orlovska, O. (2022). Hubs as a key tool for improving the quality of the service and development of multimodal passenger traffic. *Transport Problems*, 17, 201–214. <https://doi.org/10.20858/tp.2022.17.1.17>
- Putra, M., & Sara, R. (2024). LEGAL UNCERTAINTY IN DIGITAL APPLICATION-BASED TRANSPORTATION SERVICES. *International Journal of Social Service and Research*, 4. <https://doi.org/10.46799/ijssr.v4i12.1129>
- Putra, R., & Saputra, A. (2023). HUKUM ANGKUTAN UMUM ILEGAL BAGI PENUMPANG BILA TERJADI KECELAKAAN. *Legal Standing : Jurnal Ilmu Hukum*, 7, 256–267. <https://doi.org/10.24269/ls.v7i2.5579>
- Rentung, L., Subekti, & Astutik, S. (2025). Tindak Pidana Kelalaian Lalu Lintas yang Mengakibatkan Orang Lain Meninggal Dunia Berdasarkan Putusan Nomor

- 228/Pid.Sus/2024/PN Manado. *Lex Journal: Kajian Hukum Dan Keadilan*, 6(1 SE-Articles), 187–207. <https://doi.org/10.25139/lexjournal.v6i1.10305>
- Reza Maulana Sultan, & Suprapti Suprapti. (2024). Analisis Kinerja Petugas Terminal Service Office Dalam Menjamin Kenyamanan Fasilitas Pelayanan Ruang Tunggu Penumpang Di Bandara Adi Soemarmo Surakarta. *Jurnal of Management and Social Sciences*, 2(2), 01–11. <https://doi.org/10.59031/jmsc.v2i2.374>
- Ribbens, H., Botha, G. J., & Khumalo, S. (2000). STRATEGIES TO REDUCE ROAD CASUALTIES IN PUBLIC PASSENGER TRANSPORT VEHICLES IN SOUTH AFRICA. In *the South African Transport Conference* (pp. 17–20). Irene: Transformation Technologies. Retrieved from <http://hdl.handle.net/2263/8300>
- Sarsfield, R. (2020). Conceptualizing the Rule of Law (pp. 19–38). https://doi.org/10.1007/978-3-030-31314-2_2
- Schneider, A., Krueger, E., Vollenwyder, B., Thurau, J., & Elfering, A. (2021). Understanding the relations between crowd density, safety perception and risk-taking behavior on train station platforms: A case study from Switzerland. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 10, 100390. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trip.2021.100390>
- Shulthoni, M., & Nasution, F. (2024). Analisis Kinerja Petugas Terminal Service Officer (TSO) dalam melakukan Pengawasan Fasilitas di Area Ruang Tunggu Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. *Aerospace Engineering*, 1, 10. <https://doi.org/10.47134/aero.v1i1.2336>
- Soekanto, S., & Mamudji, S. (1986). *Penelitian hukum normatif: suatu tinjauan singkat*. Penerbit CV. Rajawali.
- Srijadi, Y., Annisa, N., Zulkarnain, I., Denatara, E., Sushanty, V., Nurani, J., ... Khan, F. (2023). Sosialisasi Peranan Masyarakat Dalam Upaya Pencegahan Kekerasan Seksual Pada Anak di Desa Sekarwangi Kecamatan Cibadak Kabupaten Sukabumi. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat UBJ*, 6, 241–252. <https://doi.org/10.31599/jabdimas.v6i3.3055>
- Stoner, J. A. F., & Freeman, R. E. (1992). *Management*. Prentice Hall.
- Stroik Dan, F. A. M., & Steenbeek, J. G. (1985). *Inleiding in het Staat en Administratief Recht*. Alphen aan den Rijn: Samson HD Tjeenk Willink.
- Sulistio, G. N. (2023). *ANALISIS EFEKTIVITAS PENGAWASAN DAN PENERTIBAN KENDARAAN BERTONASE BESAR DI KOTA JAMBI*. UNIVERSITAS JAMBI. Retrieved from <https://repository.unja.ac.id/id/eprint/58723>
- Sungkowo, S. S., Nurhasanah, N., & Bernardianto, R. (2022). Analisis Implementasi Kebijakan Ketertiban Terminal Penumpang Tipe a W.a. Gara Palangka Raya. *Pencerah Publik*, 9(2), 15–26. <https://doi.org/10.33084/pencerah.v9i2.4254>
- Suparmoko. (1999). *Keuangan Negara dalam Teori dan Praktik*. Yogyakarta: BPFE Yogyakarta.
- Surur, M. (2019). Birokrasi Weberian: “Proportional Approach.” *MADANI Jurnal Politik Dan Sosial Kemasyarakatan*, 11(2), 86–104.

- Tirtajaya, E., & Laksana, A. P. (2023). System Analysis of Employee Performance and Facility Supervision by the Terminal Inspection Service Unit at Tjilik Riwut Palangkaraya Airport. *AURELIA: Jurnal Penelitian Dan Pengabdian Masyarakat Indonesia*, 2(2), 1297–1306. <https://doi.org/10.57235/aurelia.v2i2.604>
- Watanuki, M. (2015). Review of Logistics Service Regulations for Freight Forwarding Businesses: What Should be Addressed for a Better Logistics Regulatory Framework? *Policy Research Working Papers*, (August), 38.
- Wen, X., Si, B., Xu, M., Zhao, F., & Jiang, R. (2024). A passenger flow spatial–temporal distribution model for a passenger transit hub considering node queuing. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 163, 104640. <https://doi.org/https://doi.org/10.1016/j.trc.2024.104640>
- Zhu, M., Zuo, Y., Liang, X., & Cui, H. (2025). Urban-rural public transport accessibility evaluation based on improved gravity model with actual time. *Proceedings of the Institution of Civil Engineers*, 1–36. <https://doi.org/10.1680/jmuen.24.00057>