

FENOMENA ANGKUTAN INFORMAL PERKOTAAN (TAKSI GELAP) STUDI KASUS JALUR KOTA MANADO – KOTA TOMOHON

Sudiro¹, M. Sani Roychansyah, ST, M.Eng, D.Eng²

^{1,2}Program Pasca Sarjana Perencanaan Kota dan Wilayah, Fakultas Teknik Arsitektur dan Perencanaan, Universitas Gadjah Mada

e-mail: ¹diromanurung@gmail.com, ²saniroy@ugm.ac.id

ABSTRAK

Fenomena munculnya taksi gelap pada jalur Kota Manado – Kota Tomohon disebabkan oleh adanya kesenjangan pelayanan transportasi yang disediakan oleh pemerintah daerah melalui moda transportasinya. Penelitian mengenai fenomena taksi gelap yang beroperasi di jalur kota Manado – kota Tomohon menggunakan pendekatan studi kasus, sehingga dapat menemukan rangkaian proses terjadinya fenomena ini. Eksistensi taksi gelap telah diakui dan dirasakan manfaatnya, namun pemerintah tetap mengganggu jenis angkutan ini ilegal dan tidak sesuai dengan peraturan perundang – undangan yang berlaku. Besarnya kontribusi terhadap mobilitas penumpang antar kota, pertumbuhan perekonomian kota, dan penciptaan kesempatan kerja, membuat fenomena taksi gelap ini menjadi sangat penting dalam mengatasi masalah pengangguran di perkotaan yang disebabkan oleh bertambahnya jumlah penduduk. Meskipun beroperasi secara ilegal, eksistensi taksi gelap di jalur Kota Manado – Kota Tomohon tetap berlangsung secara terus menerus. Adanya peran dari oknum aparat keamanan, pegawai pemerintahan, hingga preman dalam melindungi keberadaan angkutan ini menyebabkan fenomena ini berlangsung secara terus menerus. Pentingnya kebijakan dan kemauan politik oleh pemangku kebijakan di Provinsi Sulut dalam menanggapi keberadaan fenomena ini secara tepat, sehingga di hasilkan solusi yang menguntungkan bagi semua pihak terkait.

Kata Kunci: taksi gelap, ilegal, ekonomi

1. PENDAHULUAN

Dewasa ini, pertumbuhan kota yang cepat di Indonesia tidak sebanding dengan pertumbuhan industrialisasi dan juga ketersediaan lapangan pekerjaan. Fenomena ini oleh para ahli disebut sebagai “urbanisasi berlebih atau *over urbanization*”. Istilah ini menggambarkan bahwa tingkat urbanisasi yang terjadi terlalu tinggi dan terjadi ketidakseimbangan demografi secara keruangan (Mulyana 2011).

Pertumbuhan kota di Indonesia biasanya selalu dibarengi dengan masalah kemacetan yang disebabkan oleh penambahan jumlah kendaraan pribadi. Masalah kemacetan di daerah perkotaan disebabkan oleh kepadatan daerah pusat kota dan hinterland sebagai daya tarik dari segi ekonomi, sosial, budaya, pelayanan dan kehidupan kota. Selain itu, pembangunan yang tidak merata pada suatu daerah menimbulkan ketergantungan antar kota dalam memenuhi kebutuhan penduduknya, sehingga kemacetan pada kota - kota yang menjadi pusat kegiatan tidak dapat dihindari. Permasalahan kemacetan yang dihadapi oleh suatu kota, akan semakin kompleks oleh buruknya kualitas sistem transportasi umum yang tersedia.

Pada Kota Manado dan Kota Tomohon, layanan angkutan umum formal seperti bus AKDP (Antar Kota Dalam Provinsi) menjadi tanggung jawab Dishub Provinsi Sulut, sementara angkot (angkutan kota) atau yang biasa disebut *mikrolet* menjadi tanggung jawab Dishub kota, bersinergi bersama instansi lainnya yang terkait dan diatur dalam UU No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun keberadaan angkutan umum eksisting yang seharusnya menjadi tulang punggung perekonomian, pariwisata dan mobilitas masyarakat perkotaan, justru tidak mampu melayani permintaan yang ada. Keterbatasan jangkauan pelayanan angkutan umum kota (mikrolet) di Kota Manado dan Kota Tomohon dalam memenuhi permintaan pergerakan penumpang di wilayah administrasinya, kualitas pelayanan bus AKDP yang kurang optimal, dan cara beroperasinya yang masih menggunakan cara lama, menyebabkan munculnya angkutan umum informal dengan kapasitas yang lebih bervariasi, waktu operasi yang fleksibel, dan harga yang terjangkau sebagai gap filler di jalur Kota Manado – Kota Tomohon.

Angkutan informal (taksi gelap) yang melayani jalur Kota Manado – Kota Tomohon mempunyai karakteristik pelayanan yang berbeda dengan angkutan umum lainnya, karena memiliki ciri pelayanan yang khas dan berbeda dari bus AKDP. Selain itu, daya jelajah yang cukup tinggi sehingga dapat masuk ke pelosok kota yang tidak bisa dilewati oleh angkutan umum lainnya menyebabkan taksi gelap menjadi alternatif transportasi umum antar kota. Dalam kasus taksi gelap di jalur Kota Manado – Kota Tomohon, kualitas pelayanan yang ditawarkan dan mobilitas yang lebih baik, mengakibatkan penggunaan angkutan informal (taksi gelap) ini menjadi populer di Kota Manado dan Kota Tomohon. Penumpang dapat menghemat waktu perjalanan, dan dapat menentukan tempat pemberhentiannya sesuai kesepakatan dengan pengemudi taksi gelap disepanjang ruas jalan Kota Manado – Kota Tomohon.

Walaupun eksistensi angkutan informal (taksi gelap) telah diakui dan dirasakan manfaatnya, namun pemerintah kota tetap mengganggu jenis angkutan ini ilegal dan tidak sesuai dengan peraturan perundang –

undangan yang berlaku, namun besarnya kontribusi taksi gelap terhadap perekonomian kota dan penciptaan kesempatan kerja membuat angkutan ini menjadi sangat penting dalam mengatasi masalah pengangguran perkotaan kota

2. TINJAUAN PUSTAKA (BILA DIPERLUKAN)

2.1 Terminologi Angkutan umum formal dan Informal

Perkembangan industri di perkotaan menjadikan banyak tersedianya lapangan kerja dengan upah yang tinggi. Hal ini dapat menyebabkan orang yang tinggal di daerah pedalaman atau desa untuk pindah ke kota maupun bekerja di perkotaan. Meningkatnya jumlah penduduk yang ada di perkotaan, maka diperlukan penyediaan sarana transportasi yang memadai untuk melayani jumlah penduduk tersebut. Permasalahan yang dihadapi di daerah perkotaan akibat tingginya laju urbanisasi adalah keterbatasan sistem transportasi dalam memenuhi permintaan akan jasa transportasi sehingga sering terjadi kemacetan di daerah perkotaan. Penggunaan kendaraan pribadi yang begitu besar di daerah perkotaan, ditambah dengan operasional angkutan umum yang masih menggunakan cara tradisional, menimbulkan biaya sosial yang sangat besar akibat waktu tempuh yang terbuang percuma, pemborosan bahan bakar minyak, kecelakaan lalulintas, hilangnya opportunity cost, timbulnya stress, meningkatnya polusi udara, dan kebisingan. Kenyamanan, keamanan, privacy, fleksibilitas pergerakan dan prestise merupakan faktor-faktor utama yang menyebabkan kendaraan pribadi tetap menjadi moda transportasi unggulan, khususnya di wilayah perkotaan (Munawar, 2006).

Pengertian angkutan umum formal adalah moda angkutan yang sudah mempunyai sistem administrasi, diatur dalam Undang – undang dan dibawah tanggung jawab negara. Angkutan umum di Indonesia telah di atur dalam UU No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Defenisi angkutan umum formal berdasarkan UU No 22 Tahun 2009 adalah kendaraan bermotor yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Sementara perusahaan angkutan umum adalah badan hukum yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan bermotor umum.

Sedangkan angkutan umum informal merupakan angkutan umum yang terdapat di negara - negara berkembang dengan jenis yang beragam, berperan sebagai respon terhadap kebutuhan transportasi, dimana sistem angkutan umum formal tidak memadai (Soegijoko & Tjahjati, 1986). Karakteristik perkembangan angkutan umum informal di negara berkembang seperti digambarkan oleh (Soegijoko & Tjahjati, 1986) antara lain: berkembang diluar kebutuhan transportasi lokal dan tidak dengan sengaja direncanakan oleh badan-badan resmi dan cenderung menggunakan kendaraan kecil yang memungkinkannya untuk menjangkau dan melayani kawasan dengan jaringan jalan sempit/kecil dengan layanan *door to door* serta hanya membutuhkan investasi kecil yang memungkinkan dapat diusahakan oleh orang yang terbatas sumber daya keuangannya. Selanjutnya, pengertian angkutan informal seperti yang diungkapkan oleh (Cervero & Golub, 2007) yaitu moda transportasi yang pelayanannya disediakan oleh operator dan dapat digunakan oleh setiap orang dengan kesepakatan diantara penumpang dan pengemudi, dengan menyesuaikan keinginan dari pengguna. Cervero dan Golub juga menekankan bahwa pergerakan angkutan informal memiliki rute dan jadwal yang dapat dirubah sesuai pengguna perorangan lebih tertuju sebagai *demand responsive*. Disamping itu, keberadaan angkutan informal di negara berkembang sebagai *“gap filler”* yang diciptakan oleh bus, dan angkutan bermotor lainnya. Adapun konsep pola *demand responsive*. Berdasarkan pelayanannya menurut para ahli, angkutan informal memiliki ciri- ciri sebagai berikut : a) Jam operasional yang fleksibel mengikuti permintaan pasar baik pagi, siang, maupun malam hari (Ross & Alschuler, 2014), b) Moda angkutan ini menggunakan jenis kendaraan mini bus (A. Neumann, 2014), c) Memiliki daya tampung 6-7 penumpang, sehingga dikategorikan sebagai *medium capacity vehicles* (Kumar, Singh, Sarbojit, & T, 2016), d) Jenis pelayanannya *“door to door service”* yang dimana tidak memiliki trayek yang tetap, sehingga penumpang bebas menentukan titik pemberhentian. (Nguyen-Hoang & Yeung, 2010), dan e) *Tidak berada dibawah naungan koperasi atau badan usaha* (Todaro & Michael. P, 2000).

2.2 Fenomena Munculnya Angkutan Informal Perkotaan

Pada kasus di kemunculan angkutan informal di jalur Kota Manado – Kota Tomohon, terdapat moda transportasi alternatif yang biasa disebut oleh warga lokal sebagai Taksi gelap. Taksi gelap yang muncul di jalur Kota Manado – Kota Tomohon merupakan paratransit atau angkutan umum alternatif yang melayani penumpang antar kota, namun tidak dalam trayek. Kata “gelap” memiliki dua makna, yang pertama kata “gelap” menggambarkan bahwa paratransit tersebut beroperasi di luar badan resmi (ilegal), dan secara ekonomi bebas dari intervensi pemerintah (*laissez – faire*) karena keberadaannya tidak diatur dalam undang – undang yang berlaku. Kedua, angkutan umum yang beroperasi di ruas jalan Manado – Tomohon tersebut dengan leluasa dapat menaikkan dan menurunkan penumpang di sepanjang jalur, serta menggunakan plat kendaraan berwarna hitam. Sehingga makna kata “gelap” menggambarkan bahwa ciri – ciri fisik paratransit tersebut tidak jauh dengan kendaraan pribadi.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Pendekatan Penelitian

Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah induktif kualitatif dengan strategi studi kasus. Penggunaan studi kasus dipilih dan digunakan dalam penelitian ini karena fenomena taksi gelap yang muncul diantara jalur Kota Manado – Kota Tomohon telah menjadi penguasa ruang dan pasar penumpang dijalur tersebut. Hal ini kemudian menjadi unik karena kehadiran taksi gelap masih diterima ditengah gencarnya layanan angkutan online. Penggunaan metode penelitian kualitatif bertujuan untuk memahami fenomena yang dialami oleh subjek penelitain secara utuh (holistik) dengan deskripsi dalam bentuk kata-kata dan memanfaatkan berbagai metode alamiah yang bermanfaat untuk meneliti sebuah proses (Moleong & Lexy, 2007).

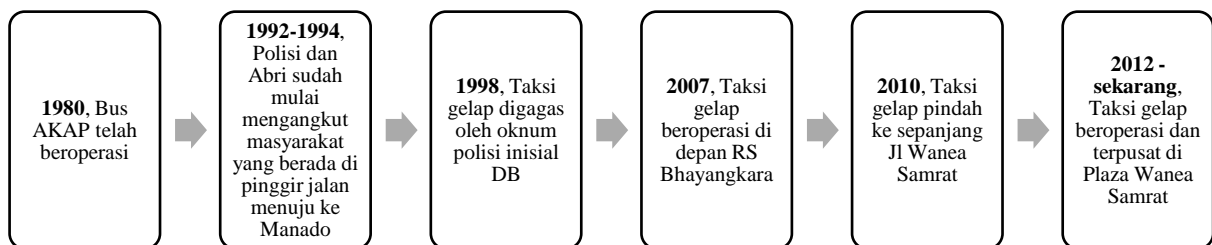
3.2 Unit Analisis

Fokus yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah bagaimana proses dan faktor – faktor yang menyebabkanmunculnya fenomena taksi gelap di jalur Kota Manado – Kota Tomohon. (1) Proses munculnya fenomena taksi gelap di Jalur Kota Manado – Kota Tomohon didasari oleh 4 aktor yaitu, Pelaku usaha taksi gelap, yaitu masyarakat yang terlibat dalam aktivitas taksi gelap, seperti : supir taksi gelap, kepala pangkalan, calo penumpang, tukang parkir, penumpang dan masyarakat di sekitar pangkalan taksi gelap. Pemerintah dalam kasus ini sebagai penanggung jawab kegiatan transportasi di wilayahnya, seperti : Dishub Provinsi Sulut, Polda Sulut, Dishub Kota Manado dan Kota Tomohon, serta Polres Kota Manado dan Kota Tomohon. Pelaku usaha bus AKDP, yaitu masyarakat yang bekerja pada sektor angkutan bus AKDP di Kota Manado dan Kota Tomohon, seperti supir bus AKDP, calo penumpang, kepala terminal bus, dan penumpang bus. (2) Keruangan, yaitu wilayah administrasi Kota Manado dan Kota Tomohon, yang merupakan tempat terjadinya fenomena taksi gelap. (3) Ekonomi, yaitu aktivitas perekonomian masyarakat di Kota Manado dan Kota Tomohon yang berkaitan dengan kemunculan fenomena taksi gelap. (4) Hukum dan administrasi, yaitu aspek legalitas mengenai taksi gelap yang beropeasi di wilayah administrasi Kota Manado dan Kota Tomohon.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Proses kemunculan angkutan informal (taksi gelap) di jalur kota Manado – kota Tomohon

- a. Sejarah munculnya angkutan informal angkutan informal (taksi gelap) di kota Manado dan kota Tomohon



Gambar 1. Sejarah munculnya angkutan informal (taksi gelap) di kota Manado



Gambar 2. Sejarah munculnya angkutan informal (taksi gelap) di kota Tomohon

- b. Proses spasial kemunculan angkutan informal (taksi gelap) di kota Manado dan kota Tomohon
 Pada kota Manado :

- 1) Sejak tahun 1980 Kota Manado telah dilayani oleh bus AKDP yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Utara dengan berbagai rute ke seluruh penjurut kota dan kabupaten dalam provinsi. Bus AKDP berpusat pada beberapa terminal di Kota Manado
- 2) Kemunculan angkutan informal pada tahun 1992 -1994 diawali oleh angkutan logistik oknum Polisi dan ABRI yang berangkat dari Kabupaten Minahasa menuju Kota Manado, dan begitu juga sebaliknya.

- 3) Keberadaan taksi gelap di Kota Manado pertama kali teridentifikasi di sepanjang jalur lampu merah Pasar Karombasan Manado – depan RS Bhayangkara Manado pada tahun 2006-2007, lo berdekatan dengan Terminal bus AKDP Karombasan Manado.
- 4) Selama 3 tahun di sepanjang jalur lampu merah Pasar Karombasan Manado – depan RS Bhayangkara Manado, lokasi pangkalan taksi gelap tersebut pindah di sepanjang Jalan Sam Ratulangi Wanea tepatnya di depan Restaurant Xanadu karena adanya razia.
- 5) Pada pertengahan tahun 2012 hampir seluruh armada taksi gelap mulai menetap dan beroperasi di Plaza Wanea Samrat, dan bertahan hingga saat ini.

Pada kota Tomohon :

- 1) Sejak tahun 1980 Kota Tomohon telah dilayani oleh bus AKDP yang dikelola oleh Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Utara.
- 2) Sejak awal tahun 1998 armada taksi gelap mulai melayani penumpang di Kota Tomohon dan terpusat di depan Rs. Bethesda Tomohon dan Bank BNI Tomohon. Taksi gelap yang muncul pada awalnya merupakan kendaraan pribadi yang disewakan sebagai carteran khusus, namun beralih karena disebabkan demand yang menurun.
- 3) Perpindahan pangkalan angkutan informal di wilayah Kota Tomohon dari depan Rs. Bethesda Tomohon dan Bank BNI Tomohon ke Menara Alfa Omega terjadi di permulaan tahun 2000an. Penyebabnya adalah ruas jalan depan RS Bethesda Tomohon dan Bank BNI tidak mampu menampung sekaligus armada angkutan gelap, kendaraan pasien rumah sakit, dan kendaraan nasabah bank.
- 4) Pada tahun 2013 seluruh kegiatan operasional taksi gelap di wilayah Kota Tomohon berpusat di toko kue, depan kantor kelurahan Kamasi Tomohon dan berlangsung hingga saat ini.

c. Proses kemunculan angkutan informal (taksi gelap) dari segi ekonomi

Angkutan informal yang beroperasi di Jalur Kota Manado – Tomohon merupakan angkutan yang diluar tanggung jawab dan pengawasan pemerintah, sehingga dianggap ilegal dan melanggar hukum. Namun, dalam aktivitasnya angkutan informal tetap dapat beroperasi dengan lancar dengan cara membayar retribusi sebesar Rp 200.000 –Rp 250.000/ hari dari masing – masing pangkalan taksi gelap kepada oknum aparat kepolisian untuk menjaga keberlangsungan operasional, retribusi ini merupakan hasil iuran bersama anggota taksi gelap yang dikumpulkan melalui kepala pangkalan (preman).

Ciri ciri taksi gelap dalam beroperasi yaitu selalu menempatkan pangkalannya pada pusat perputaran ekonomi dan jalur utama angkutan kota, baik di Kota Manado dan Kota Tomohon. Cara tersebut efektif dalam mendapatkan penumpang, karena selain lokasi titik keberangkatan yang mudah diketahui, pusat perputaran ekonomi juga menjadi bangkitan perjalanan (*demand*) yang dilayani oleh taksi gelap (*supply*). Selain itu, kehadiran pangkalan taksi gelap pada pusat perputaran ekonomi dan pusat keramaian memberikan dampak positif bagi pertumbuhan ekonomi di daerah tersebut karena adanya hubungan yang saling menguntungkan antara pelaku taksi gelap dengan para pedagang yang berada di daerah tersebut, sehingga kehadirannya dapat diterima.



Gambar 3. Usaha kecil yang tumbuh di sekitaran pangkalan taksi gelap di kota Manado dan Tomohon

d. Proses kemunculan angkutan informal (taksi gelap) dari segi hukum dan administratif

- 1) Tumpang tindih tugas pokok dan fungsi antar instansi dalam penerapan UU No 22 tahun 2009, sehingga dalam pelaksanaan tugas kerja sering terjadi salah komunikasi.
- 2) Ketidakterdayaan dinas perhubungan dalam melakukan penindakan terhadap aktor – aktor taksi gelap yang disebabkan adanya perlindungan secara informal dari oknum aparat keamanan.
- 3) Munculnya angkutan online pada tahun 2016-2017 dan dibatalkannya PM 108 tahun 2017 menyebabkan fokus instansi yang terkait berpindah, sehingga pada tahun 2018 tidak terdapat lagi program kerja yang terkait penindakan taksi gelap baik pada Dinas Perhubungan dan Kepolisian di Provinsi Sulawesi Utara.

- 4) Pada kasus di Kota Tomohon, keterlibatan seorang pejabat berinisial SW yang menjabat sebagai Kepala Dinas Perhubungan Kota Tomohon yang sekaligus merupakan ketua ormas terkemuka di Sulawesi Utara terhadap keberadaan taksi gelap. SW dikenal dekat dengan beberapa preman di Kota Tomohon karena reputasinya sebagai ketua ormas.

4.2 Faktor – faktor yang menyebabkan kemunculan angkutan informal (taksi gelap) di jalur Kota Manado – Kota Tomohon

- a. Sistem pelayanan transportasi kota yang tidak optimal di Kota Manado dan Kota Tomohon
 - 1) Jaringan angkutan kota (angkot) hanya melayani pergerakan penumpang hanya berdasarkan batas administrasi wilayahnya.
 - 2) Pelayanan bus AKDP yang menjadi satu satunya moda transportasi formal yang menghubungkan kedua kota tidak optimal dan tidak mampu bersaing dengan keberadaan taksi gelap.
 - 3) Munculnya terminal bayangan di kota Tomohon yang memutus beberapa trayek menjuterminal pusat.
- b. Perbandingan harga antar moda transportasi di jalur kota Manado – kota Tomohon
 Jalur Kota Manado – Kota Tomohon yang dilayani oleh bus AKDP, taksi gelap dan angkutan online, menimbulkan kompetisi harga diantara ketiga moda transportasi tersebut. Terdapat kesenjangan harga antar ketiga moda transportasi tersebut, yang jika dibandingkan dari segi harga dan pelayanan yang diberikan, taksi gelap yang menjadi moda transportasi yang ekonomis bagi calon penumpang di jalur Kota Manado – Kota Tomohon. Kesenjangan harga antar moda transportasi yang melayani jalur Kota Manado – Kota Tomohon, menjadi salah satu faktor yang menyebabkan kegiatan operasional taksi gelap terus berlangsung secara berkelanjutan di kedua kota tersebut. Dari segi harga, taksi gelap mampu menjangkau seluruh latar ekonomi calon penumpangnya dengan kategori harga yang menengah ke bawah.

Tabel 1. Perbandingan harga Antar Moda Transportasi di Jalur Kota Manado – Kota Tomohon

Moda Transportasi	Harga
Bus	Rp. 8.000
Taksi gelap	Rp. 12.000
Angkutan online (Grabcar & Go-car)	Rp. 90.000

- c. Premanisme, Kolusi, dan Nepotisme
 - 1) Minimnya tingkat pendidikan, terbatasnya lowongan kerja, krisis nilai budaya, krisis identitas dan krisis ketaladanan menyebabkan munculnya premanisme di suatu daerah.
 - 2) Adanya campur tangan oknum aparat keamanan dan pejabat pemerintah Kota Manado dan Kota Tomohon dalam proses kemunculan angkutan informal (taksi gelap).
 - 3) Praktek kolusi dan nepotisme yang dilakukan oknum pejabat pemerintahan dengan mendaftarkan kendaraan pribadi mereka ke pangkalan taksi gelap, dan mempekerjaka anggota keluarganya sebagai pengemudi guna melunasi angsuran mobil.
- d. Hubungan saling menguntungkan antara komunitas taksi gelap dan lingkungannya
 Kehadiran pangkalan taksi gelap pada pusat – pusat keramaian dan perputaran ekonomi yang mampu menumbuhkan perekonomian di wilayah tersebut, karena adanya hubungan yang saling menguntungkan antara pelaku sektor informal. Terdapat beberapa usaha mikro yang tumbuh di sekitar pangkalan taksi gelap di kota Manado dan kota Tomohon.

5. KESIMPULAN

Fenomena angkutan informal (taksi gelap) di Kota Manado dan Kota Tomohon terjadi karena adanya permintaan yang muncul secara terus menerus, sehingga taksi gelap termasuk dalam kategori *demand responsive* transport. Secara *de jure* keberadaan angkutan angkutan informal (taksi gelap) di Jalur Kota Manado – Kota Tomohon adalah ilegal, hal ini disebabkan keberadaan taksi gelap tidak sesuai dengan undang – undang yang berlaku, baik dari aspek kendaraan yang digunakan maupun dari karakteristik pelayanannya. Sehingga dalam kegiatan operasionalnya taksi gelap membutuhkan perlindungan dari oknum aparat kemanan secara

informal. Meskipun keberadaan angkutan informal (taksi gelap) di Kota Manado dan Kota Tomohon dianggap sebagai angkutan ilegal, dan mengurangi pendapatan bus AKDP, namun secara *de facto* angkutan informal (taksi gelap) sangat membantu perekonomian dari semua stakeholder yang terlibat di dalamnya baik secara langsung dan tidak langsung. Kehadiran taksi gelap yang melayani di Jalur Kota Manado – Kota Tomohon menguntungkan penumpang di jalur tersebut dari segi waktu, kenyamanan dan ekonomi.

Pemerintah Provinsi Sulut seharusnya memiliki sikap terbuka dalam menyikapi fenomena ini di wilayah administrasi mereka, sehingga dampak positif moda transportasi alternatif ini dapat dirasakan oleh semua stakeholder yang terlibat. Meskipun demikian, keberadaan taksi gelap akan sulit diberantas oleh pemerintah, adanya indikasi pembiaran terhadap fenomena ini oleh pemerintah selaku pemangku kebijakan, mengingat perputaran uang di dalamnya yang begitu besar. Apabila taksi gelap menjadi angkutan yang resmi, maka tidak akan ada nada oknum – oknum aparat keamanan dan pegawai pemerintah yang akan terlibat lagi.

6. SARAN

Terdapat beberapa saran yang diajukan adalah sebagai berikut :

- 1) Kedudukan kebijakan Pemerintah Provinsi harus tegas dalam menyikapi fenomena angkutan informal (taksi gelap) di jalur Kota Manado - Kota Tomohon sehingga kedepannya tidak akan terdapat kolusi dan nepotisme di lingkungan pemerintah.
- 2) Pemerintah perlu membuka kerjasama secara formal terhadap komunitas angkutan informal (taksi gelap), sehingga melalui kerjasama tersebut semua pihak dapat diuntungkan. (win win solution)
- 3) Perlu adanya pembaruan dalam sistem operasional angkutan antar kota dalam provinsi di Provinsi Sulut secara menyeluruh. Mengingat sistem operasional yang digunakan sudah lama dan tidak cocok untuk diterapkan pada masa kini. Kesenjangan sistem yang dipakai oleh angkutan AKDP di jalur Kota Manado - Kota Tomohon, kemudian menjadi celah bagi pelaku taksi gelap dalam beroperasi di jalur tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] Black, A, 1995, *Urban Mass Transportation Planning*, Mc-Graw Hill, New York.
- [2] Cervero, & Golub, 2007, *Informal transport: A global perspective*, *Transport Policy*, hal 445-457.
- [3] Cervo, 2006, *Alternative Approaches to Modeling the Travel - Demand Impacts of Smart Growth*, *Journal of the American Planning Association*.
- [4] Creswell, J., 2012, *Research Design Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches*, SAGE Publications, California.
- [5] Dementiev, A, 2016, *Strategic partnerships in local public transport*, *Research in Transportation Economics*, hal 65-74.
- [6] Kitamura, R., 2010, *Life-style and travel demand*. *Transportation Journal*, hal 149-189.
- [7] La Porta, & Shleifer, 2014, *Informality and Development*, *Journal of Economics Perspectives*, hal 109-126.
- [8] Mandang, R., 2015. *Studi Tentang Sistem Komunikasi di Kalangan Preman Teling Atas Mando*, *Jurnal "Acta Diurna"*.
- [9] Moleong, & Lexy, J. 2007, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, PT Remaja Rosdakarya, Bandung.
- [10] Munawar, A., 2006, *Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan*. *Jurnal Ilmu Sosial*, hal 53-59.
- [11] Neumann, A., 2014, *A paratransit-inspired evolutionary process for public transit network design*, *Disertasi*, Berlin Technical University, Berlin.
- [12] Nguyen-Hoang, P., & Yeung, R., 2010. *What is Paratransit Worth? Transportation Research Part A: Policy and Practice*, hal 841-853.
- [13] Rothenberg, A. D., Gaduh, A., Burger, N., Chazali, C., Tjandraningsih, I., Radikun, R., et al, 2016. *Rethinking Indonesia's Informal Sector*, *World Development*, hal 96-113.
- [14] Soegijoko, S., & Tjahjati, B, 1986. *The becaks of Java*. *Habitat International*, hal 155-164.
- [15] Syaban, A., 2016, *Karakteristik Ruang Kriminalitas di Kota Manado*, Tesis, Program Pasca Sarjana Perencanaan Kota dan Daerah, Univ Gadjah Mada, Yogyakarta,
- [16] Yin, R. K. (1996). *Studi Kasus Desain Dan Metode* (M. D. Mudzakir, Trans), Raja Grafindo Prasad, Jakarta.