



**TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM TERHADAP EFEKTIVITAS
SURAT KEPUTUSAN WALIKOTA MAKASSAR NO. 15
TAHUN 2005 TENTANG TRAYEK ANGKUTAN UMUM
DI KOTA MAKASSAR**

**Haidar Makatita
B 111 01 169**

SKRIPSI

UPT PERPUSTAKAAN UNIV. HASANUDDIN	
Tgl. Terbit	6-3-2007
Asal Dokumen	Fale-Hukum
Penyusun	165001/05
Harga	H
No. Inis	732/63.7
No. Klas.	

Diajukan sebagai Tugas Akhir Penyelesaian Studi Sarjana
Dalam Program Studi Ilmu Hukum
Bagian Hukum Masyarakat dan Pembangunan

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR
2007**

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM TERHADAP EFEKTIVITAS SURAT
KEPUTUSAN WALIKOTA MAKASSAR NO.15 TAHUN 2005 TENTANG
TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KOTA MAKASSAR**

Oleh

**H AidAR MAKATITA
B 111 01 169**

SKRIPSI

Diajukan sebagai Tugas Akhir Penyelesaian Studi Sarjana
Dalam Program Studi Ilmu Hukum
Bagian Hukum Masyarakat dan Pembangunan

Pada

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR
2007**

PENGESAHAN SKRIPSI

TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM TERHADAP EFEKTIVITAS SURAT KEPUTUSAN WALIKOTA MAKASSAR NO.15 TAHUN 2005 TENTANG TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan Oleh

Haidar Makatita
B111 01 169

Panitia Ujian

Ketua,


Prof. DR. Musakkir, S.H., M.H.
NIP. 131 876 807

Sekretaris,


Tenri Emauri, S.H., M.H.
NIP. 132 303 726

a.n. Dekan Fakultas Hukum UNHAS
Pembantu Dekan I



Dr. A. Pangerang Moenta, S.H., M.H., DFM
NIP. 131 661 823

PERSETUJUAN PEMBIMBING

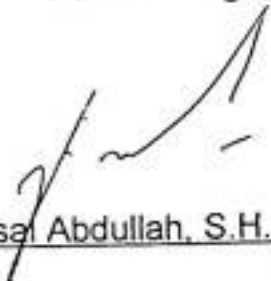
terangkan bahwa skripsi dari mahasiswa :

Nama : Haidar Makatita
Stambuk : B 111 01 169
Program Studi : Strata Satu
Bagian / Kekhususan : Hukum Masyarakat Dan Pembangunan
Judul Skripsi : Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Efektivitas Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 Tentang Trayek Angkutan Umum Di Makassar


elah diperiksa dan disetujui oleh para pembimbing dan dinyatakan bahwa yang bersangkutan dapat menempuh ujian sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Makassar, 29 Januari 2007

Pembimbing I,


Haidar Abdullah, S.H., M.H.

Pembimbing II,


Hasbir, S.H., M.H.

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

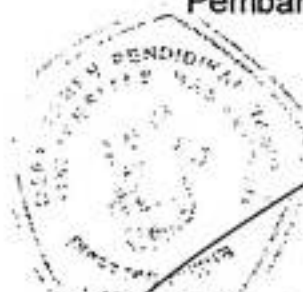
Diterangkan bahwa skripsi dari mahasiswa :

Nama : **Haidar Makatita**
Nomor Stambuk : **B 111 01 169**
Program Studi : **Strata Satu**
Bagian / Kekhususan : **Hukum Masyarakat Dan Pembangunan**
Judul Skripsi : **Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Efektivitas Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 Tentang Trayek Angkutan Umum Di Makassar**

Telah diperiksa dan disetujui oleh Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar untuk diajukan dalam seminar usulan penelitian :

Makassar, 31 Januari 2007

a.n. Dekan Fakultas Hukum UNHAS
Pembantu Dekan I



Dr. A. Pangerang Moenta, S.H., M.H., DFM
NIP. 131 661 823



ABSTRAK

HAI DAR MAKATITA (B111 01 169), TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM TERHADAP EFEKTIVITAS SURAT KEPUTUSAN WALIKOTA MAKASSAR NO.15 TAHUN 2005 TENTANG TRAYEK ANGKUTAN UMUM DI KOTA MAKASSAR, dibawah bimbingan Faisal Abdullah selaku Konsultan I dan Hasbir selaku Konsultan II.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui efektifitas Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) serta untuk mengetahui Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Surat Keputusan tersebut.

Penelitian ini dilaksanakan di kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar, jenis data terdiri dari data primer dan data sekunder yang diperoleh dari wawancara.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) telah dilaksanakan dan telah efektif berlaku di masyarakat dengan terdapat beberapa faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Surat Keputusan tersebut. Faktor-faktor yang mempengaruhi Surat Keputusan Walikota tersebut meliputi : faktor pendukung yaitu koordinasi antara Dinas Perhubungan dengan pihak Kepolisian, dukungan dari masyarakat, serta faktor penghambat yaitu rendahnya kesadaran hukum masyarakat, kontradiksi dari jasa transportasi lain.

KATA PENGANTAR



**Assalamu alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh
Alhamdulillah...**

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT sebagai seorang hamba, atas segala limpahan rahmat serta karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penelitian dan tugas ini dengan baik. Salam dan salawat tak lupa penulis ucapkan kepada Nabi Besar Muhammad SAW yang menjadi panutan penulis sebagai manusia di muka bumi.

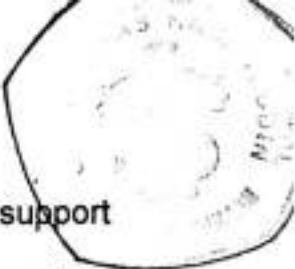
Tugas akhir ini berjudul "Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Efektivitas Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 Tentang Trayek Angkutan Umum Di Makassar" dapat diselesaikan guna memenuhi salah satu syarat dalam penyelesaian studi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Berbagai kendala, halangan, dan rintangan yang penulis hadapi sejak penyusunan proposal, penelitian hingga penyusunan tugas akhir ini, namun berkat bantuan dari berbagai pihak akhirnya tugas ini terselesaikan juga. Oleh karena itu pada kesempatan ini penulis menyampaikan terima kasih yang tak terhingga kepada :

1. Ayahanda **Drs. Syachdik Makatita** dan Ibunda **Siti Makatita** yang penulis cintai dan banggakan yang telah bersusah payah membesarkan penulis dari belum menjadi apa-apa sampai bisa menjadi seorang yang membanggakan keluarga, untuk itu Haidar

mengucapkan ribuan terimakasih. Mungkin baru inilah yang bisa
Saya berikan kepada Papa dan Mama ;

2. Adik **Aswin Rizal Makatita** yang telah banyak sabar dan selalu mendukung penulis dalam menyelesaikan studi dan tugas akhir ini, serta seluruh keluargaku ;
3. **Semua Guru** yang pernah mendidik penulis dari Sekolah Dasar hingga mencapai Peguruan Tinggi ;
4. Bapak **Prof. Dr. H. Syamsul Bachri, SH. MH.** selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin ;
5. Bapak **Faisal Abdullah, SH. MH.** selaku Pembimbing I, dan Ibu **Hasbir, SH. MH.** selaku Pembimbing II, yang telah banyak meluangkan waktunya untuk memberikan petunjuk-petunjuk serta bimbingan kepada penulis selama penyusunan skripsi ini ;
6. Seluruh staf **Dosen, Karyawan** dan segenap **Civitas Akademika Fakultas Hukum UNHAS** yang telah berjasa dalam memberikan pelayanan kepada penulis selama ini ;
7. Seluruh staf **Dinas Perhubungan Kota Makassar** atas pelayanannya terhadap penulis selama melakukan penelitian ;
8. Bapak **Drs. H. L. A. Waleuru** atas bantuan baik materi maupun moral kepada penulis selama ini ;
9. **Bapak kostku, bapak Mahmude (Alm.)**, semoga beliau mendapat tempat terbaik di sisi-Nya, amin, dan segenap keluarga besar beliau ;

- 
10. Sahabat-sahabatku yang tidak henti-hentinya memberikan support dan bantuan baik moral maupun materi kepada penulis selama ini :
Mustamin, SH., Irvan Burangasi, SH., Fadly Alamsyah, SH.(Felix atau Nugie), Fuad Ugahari, SH.(Lampard atau Ringgo), Laode Muh. Reza (Echa-tian Sugiono), Asriadi (adi atau Pongki), Fajar Latief, SH., Zulkarnaen, SH., segenap teman-teman **ANGKATAN 2001 ("NARAPIDANA '01")**, teman-teman **Angk. 2000, 2002, 2003, dan 2004** tanpa terkecuali yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu ;
 11. Sahabat-sahabatku di **KERKOFF, Lorong Hitam, RPM, Ones, Alcatraz, Carefa, Ukm Bola, FROGEMIA, IKPMIA, Stella Rose, DOP One, Copet Mayat, Valliant, Maestro, Chemerlap, dll ;**
 12. Teman-teman **KKNku pada POLRESTA PELABUHAN** : Vera, Alty, Ekky, Linda, Waode, Rina, Fitri, R'Man, Fadly, Leste, Rijal, Agung, Siking, Eriel, Iwan ;
 13. **Special Thanks To Citra Big Family** : Bang Enal, Kk Atos, Amir, Lee-lo, Sarni, H. Tahang, Faqhy-chenko, Jay Noge, Ichal Moo, Izse, Fido Becks, Ekal der Sar, Ale Nesta, Inyol, Tom Cavalera, Man-C, Iwink, Angky, Mas Agung, Ridho, Amra, Edi Blues, Bom-bom, Ichal, Ronald drummer, Roy Gilbert, Farid, Ozan. Serta Ka' Ina, Irma, Anti, Nanna, Ekky, Ochy, Tuty, Uphy, Nina, Ephy dan tidak lupa Anny ;

14. Farhan, Wawan, Rajesh, Jita, Non, Arie, Ongen, Nashar, Vichram, Febby, Ibeth, Kiki Gendut, Water, Fadel, Amy, Laila, Ba dan Caca Icha, Stephanie, F'cois, Raxy poro, Bastian, Adon, Olan, June.
15. Semua Ibu di seluruh Dunia ;
16. Saddam Husein (R.I.P), Jimi Hendrix (R.I.P), Bob Marley (R.I.P), Kurt Cobain (R.I.P), Dimebag Darrell (R.I.P) ;
17. Nirvana, Iron Maiden, Sepultura, Metallica, Megadeth, Slayer, Slipknot, Soulfly, Pantera, Children Of Bodom, Cradle Of Filth, Napalm Death, Killswitch Engage, Arch Enemy, From Autumn To Ashes, Thrice, In Flames, Trivium, The Black Dahlia Murder, Purgatory, Unearth, Atreyu, The Used, The Ataris, Blink 182, Sum 41, No Use For A Name, Yellowcard, Story Of The Year, Matchbox 20, Foo Fighters, Michael Jackson, John Mayer, Joey Enriques, EdanE, Superman Is Death, Dewa 19, Gigi, Glenn Fredly ;

Thanks for being "a thing" for me...

Wassalam...

Makassar, 7 Februari 2007

Penulis

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	x
BAB I. PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	4
C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan	5
BAB II. TINJAUAN PUSTAKA	
A. Karakteristik Kajian Sosiologi Hukum	6
B. Pengertian-pengertian dasar	13
C. Jenis-jenis Angkutan Umum	14
D. Dasar Hukum Yang Mengatur Angkutan Umum	18
E. Teori Efektivitas	22
F. Teori Ketaatan Hukum	26
BAB III. METODE PENELITIAN	
A. Lokasi Penelitian	28
B. Jenis dan Sumber Data	28
C. Teknik Pengumpulan Data	29

D. Populasi dan Sampel	30
E. Teknik Analisis Data	31

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Peraturan Walikota Makassar No. 15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP)	32
B. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP)	45
1. Faktor Pendukung	45
2. Faktor penghambat	47

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan	48
B. Saran	49

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam penjelasan UUD 1945 dijelaskan bahwa Negara Indonesia adalah Negara yang berdasar atas hukum (Rechtstaat) dan tidak berdasar atas kekuasaan belaka (Machstaat), maka segala kegiatan yang dilakukan oleh Pemerintah dan masyarakatnya harus berdasar pada peraturan yang berlaku. Setiap peraturan yang dibuat atau dikeluarkan oleh pemerintah baik Pemerintah Pusat atau Pemerintah Daerah harus menyentuh aspek-aspek yang tidak boleh bertentangan dengan kepentingan masyarakat.

Negara Indonesia adalah negara kepulauan yang terluas di asia bahkan di dunia. Indonesia adalah salah satu negara dengan jumlah penduduk terbanyak di asia setelah RRC, yakni sebanyak 218,868,791 jiwa (<http://www.datastatistik-indonesia.com>). Banyaknya jumlah penduduk di Indonesia yang terbagi atas berbagai agama, suku, ras, dan budaya menjadikan Negara Indonesia menjadi salah satu negara yang paling majemuk penduduknya.

Seiring dengan banyaknya jumlah penduduk indonesia, sehingga untuk memperlancar aktivitas masyarakat dalam meningkatkan pembangunan nasional yang berkesinambungan dan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat, sehingga dioperasikan kendaraan umum yakni kendaraan yang disediakan untuk

dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dipungut bayaran. Namun demikian, seiring perkembangan masyarakat, jumlah kendaraan umum yang beroperasi khususnya di kota-kota besar semakin meningkat jumlahnya. Hal tersebut tidak terlepas dari perkembangan masyarakat yang ditandai dengan semakin banyaknya masyarakat yang lebih memilih menggunakan kendaraan umum dibanding dengan kendaraan pribadi karena alasan ekonomis dan praktis. Namun demikian, peningkatan jumlah kendaraan ini tentunya tidak terlepas dari berbagai masalah baru yang muncul.

Banyaknya kendaraan umum yang beroperasi berarti kemacetan dan kesemrawutan lalu lintas yang semakin meningkat, termasuk tingkat keamanan dalam lalu lintas. Hal tersebut dapat dikarenakan jumlah peningkatan kendaraan yang tidak sebanding dan tidak diiringi dengan peningkatan kapasitas dan kualitas jalan, serta pengaturan lalu lintas yang tidak berjalan sebagaimana mestinya.

Oleh karena itu, untuk mengurangi berbagai masalah yang timbul di bidang lalu lintas akibat padatnya lalu lintas dan tingkat keamanan, terutama tingkat kemacetan yang terjadi di Indonesia pada umumnya dan kota Makassar pada khususnya, maka penambahan jumlah angkutan atau pembukaan jalur baru bagi angkutan umum perlu diatur lebih lanjut oleh pemerintah setempat yang berwenang dengan lebih mengakomodir suara masyarakat terutama para supir-supir angkutan umum demi terwujudnya lalu lintas dan angkutan jalan

dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong penggerak dan penunjang pembangunan nasional sesuai dengan Pasal 3 Undang-Undang No. 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Berdasarkan hal tersebut di atas, maka dalam rangka mengatur daerah operasi angkutan umum demi kelancaran dan ketertiban lalu lintas akibat semakin bertambahnya jumlah kendaraan di kota makassar, maka Walikota Makassar mengeluarkan Surat Keputusan Walikota No. 15 Tahun 2005 tentang trayek angkutan umum jalur BTP-Makassar yang mengatur mengenai larangan terhadap mobil Angkutan Umum (Angkutan Kota atau dalam istilah masyarakat setempat disebut *pete-pete*) jalur D atau Angkot jurusan Terminal Daya – Makassar masuk atau mengambil penumpang di dalam kompleks perumahan BTP (Bumi Tamalanrea Permai) selain mobil Angkot dengan jalur S atau Angkot dengan jurusan BTP – Makassar yang merupakan Angkot dengan jalur atau / jurusan baru sesuai dengan SK Walikota No.15 Tahun 2005 tersebut.

Namun demikian dengan dikeluarkannya surat keputusan tersebut menimbulkan persoalan baru yakni adanya pihak yang pro dan kontra yang menganggap bahwa surat keputusan tersebut dikeluarkan tanpa mengakomodasi dari pihak-pihak yang berkepentingan termasuk supir-supir angkutan umum. Mereka merasa

bahwa dengan keluarnya surat keputusan tersebut hanya menimbulkan kerugian kepada mereka.

Berdasarkan hal tersebut diatas dan melihat pada arti penting angkutan umum bagi masyarakat, maka penulis ingin meneliti permasalahan tersebut dengan memaparkan dalam skripsi yang berjudul :

“Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Efektivitas Surat Keputusan Walikota Makassar No. 15 Tahun 2005 Tentang Trayek Angkutan Umum Di Kota Makassar”.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah tersebut diatas, maka penulis mengangkat permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah efektivitas pelaksanaan Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang trayek angkutan umum jalur BTP – Makassar Mal tersebut?
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi dikeluarkannya Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang trayek angkutan umum jalur BTP – Makassar Mal tersebut?

C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui efektifitas SK Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Trayek Angkutan Umum Jalur BTP - Makassar .
2. Untuk mengetahui apakah faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan SK Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Trayek Angkutan Umum Jalur BTP – Makassar .

Adapun Kegunaan dari penulisan skripsi ini sebagai berikut :

1. Sebagai masukan kepada pihak penentu kebijakan khususnya pemerintah daerah dalam mengatur ketertiban ndan kelancaran lalu lintas.
2. Untuk lebih mengembangkan cakrawala berfikir peneliti dalam memecahkan masalah.
3. Dimaksudkan sebagai tulisan yang dapat memberi manfaat bagi pembaca yang berupaa karya ilmiah hukum pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Sebagai bahan referensi bagi penulis lain yang ingin membahas masalah yang sama mengenai efektifitas peraturan lalu lintas.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Karakteristik Kajian Sosiologi Hukum

Sosiologi hukum adalah salah satu kajian empiris yang memandang hukum dengan menggunakan optik ilmu sosial dan teori-teori sosiologis. Memandang hukum sebagai kenyataan (*das sein*), hukum sebagai tingkah laku manusia. Jadi sosiologi hukum menekankan kajiannya pada "*law in action*" (Achmad Ali, 1998 : 4-5).

Pendekatan sosiologi tentang hukum merupakan suatu usaha untuk memahami hukum dari segi tingkah laku sosial. Hal ini sesuai dengan tugas sosiologi yang *interpretative understanding of social conduct*" (suatu usaha untuk memahami obyeknya dari segi tingkah laku sosial). Jadi pada pendekatan sosiologi hukum yang berusaha untuk memahami ketika suatu tindak pelanggaran hukum lepas dari jeritan hukum, maka yang menjadi persoalan pada pendekatan sosiologi hukum adalah benarkah semua tindak pelanggaran hukum atau lepas dari jeritan hukum.

Berbeda dengan cara pandang kajian sosiologi hukum yang menurut Lawrence M. Friedman (Achmad Ali , 2004 : 12)

"it looks at law from the outside. It tries to deal with the legal system from the viewpoint of social science. Basically, it argues that law is only one many social systems in society give it meaning and effect."

Jadi sosiologi hukum memandang hukum dari luar hukum. Sosiologi hukum mencoba untuk memperlakukan sistem hukum dari sudut pandang ilmu sosial. Pada dasarnya, sosiologi hukum berpendapat bahwa hukum hanya salah satu dari banyak sistem sosial dan bahwa justru sistem-sistem sosial lain yang juga ada dalam masyarakatlah yang memberi arti dan pengaruh terhadap hukum.

Pendekatan sosiologi hukum menitik beratkan tentang bagaimana hukum melakukan interaksi didalam masyarakat dan menekankan perhatiannya terhadap kondisi-kondisi sosial yang berpengaruh bagi pertumbuhan hukum, bagaimana pengaruh perubahan sosial terhadap hukum dan bagaimana hukum mempengaruhi masyarakat. Para sosiologi modern seperti Emile Durkheim dan Max Weber, lebih memusatkan karyanya disekitar pertanyaan tentang hubungan sosial dari hukum. Dari arah lain dikenal pakar hukum yang mencoba untuk mengungkapkan, bagaimana pengaruh nyata hukum terhadap masyarakat, sedangkan Oliver Wendel Holmes dan Roscoe Pound membahas bagaimana pengaruh hukum dalam kenyataannya terhadap pranata-pranata sosial dan terhadap individu.

Untuk lebih memudahkan dalam menelaah kajian sosiologi hukum, berikut karakteristik dari beberapa pakar.

Menurut **Satjipto Rahardjo** (Achmad Ali, 1998:17) bahwa :

"Untuk dapat memahami permasalahan yang dikemukakan dalam kitab ujian ini dengan seksama, orang hanya dapat melakukan melalui pemanfaatan teori sosial mengenai hukum. Teori ini bertujuan untuk memberikan penjelasan mengenai hukum dengan mengarahkan pengkajiannya keluar dari sistem hukum. Kehadiran hukum di tengah-tengah masyarakat, baik itu menyangkut soal penyusunan sistemnya, memilih konsep-konsep serta pengertian-pengertian, menentukan subjek-subjek yang diaturnya, maupun soal bekerjanya hukum itu, dicoba untuk dijelaskan dalam hubungannya dengan tertib sosial yang lebih luas. Apabila di sini boleh dipakai istilah "sebab-sebab sosial", maka sebab-sebab yang demikian itu hendak ditemukan baik dalam kekuatan-kekuatan budaya, politik, ekonomi atau sebab-sebab sosial yang lain".

Lebih lanjut menurut **Satjipto Rahardjo** (2000:326-328)

1. Sosiologi hukum memberikan penjelasan terhadap praktek-praktek hukum. Apabila praktek-praktek itu dibeda-bedakan ke dalam pembuatan undang-undang, penerapan dan pengadilan, maka ia juga mempelajari bagaimana praktek yang terjadi pada masing-masing bidang kegiatan hukum tersebut. Sosiologi hukum bertujuan untuk menjelaskan, mengapa praktek yang demikian itu terjadi, sebab-sebabnya, faktor-faktor apa yang berpengaruh, latar belakangnya dan sebagainya.
2. Sosiologi hukum senantiasa menguji kesahihan empiris (*empirical validity*) dari suatu peraturan atau pernyataan hukum.
3. Sosiologi hukum tidak melakukan penilaian terhadap hukum. Tingkah laku yang menaati hukum dan menyimpang dari hukum sama-sama merupakan obyek pengamatan yang setaraf. Ia tidak menilai yang satu lebih dari yang lain. Perhatiannya yang utama hanyalah pada memberikan penjelasan terhadap obyek-obyek yang dipelajarinya. Pendekatan yang demikian itu sering menimbulkan salah paham, seolah-olah sosiologi hukum ingin memberikan penilaian, melainkan

mendekati hukum dari segi objektivitas semata dan bertujuan untuk memberikan penjelasan terhadap fenomena hukum yang nyata.

Menurut **Soerjono Soekanto (Achmad Ali, 1999:57)**, sosiologi hukum adalah cabang dari ilmu berdiri sendiri, atau merupakan ilmu sosial yaitu ilmu yang mempelajari kehidupan manusia dengan sesamanya, yakni kehidupan sosial mengenai kehidupan atau pergaulan hidup, singkatnya bahwa sosiologi hukum mempelajari masyarakat, khususnya gejala hukum dari masyarakat tersebut.

Enam butir karakteristik kajian sosiologi hukum yang dicetuskan oleh **Roscoe Pound (Achmad Ali, 1998 : 14-17)**, yaitu sebagai berikut :

1. *The first is the study of the actual social effects of legal institution and legal doctrines.*
2. *The sociological study in connection with the legal study in preparation for legislation. The accepted scientific method has been to study other legislation analytically. Comparative legislation has been taken to be the best foundation for wise law making. But it is not enough to compare the laws themselves it is more important to study their social operation and the effects which they produce, if any, then put in action.*
3. *The study of them means of making legal effective. This has been neglected almost entirely in the past. We have studied the making of law sedulously Almost the whole energy of our judicial system is employed in working out a consistent, logical, minutely precise body of precedent-but the life of the law is in its enforcement. Serious scientific study of how to make our huge annual output of legislation and judicial interpretation effective is imperative.*
4. *A means toward the end last considered is legal history, that is, study not merely of how doctrines have evolved and developed, considered solely as journal materials, but of what social effect the doctrines of the law have*

produced in the past and how they produced them ... (instead) it is to show us how the law of the past grew out of social, economic and psychological conditions, how it accorded with accommodated itself to them, and how far we can proceed upon that law as a basis, or in disregard of it, with well grounded expectations of producing the result desired.

5. *Another points is the importance or reasonable and just solution and individual causes, too often sacrificed in the immediate past to the attempt to bring about an impossible degree of certainty ... in general the sociological jurist stand for what has been called equitable application of law, that is they conceive the legal rule as a general's guide to the judge, leading him toward the just result, but insist that within wide limits he should be free to deal with the individual case, so as to meet the demands of justice between the parties and accord with the general reason of ordinary men.*
6. *Finally, the end, toward which the foregoing points are but some of the means, is to make effort more effective in achieving the purposes of the law.*

Jadi, **Roscoe Pound** berpendapat bahwa :

1. Pertama-tama Roscoe Pound memperhatikan studi tentang efek-efek sosial yang aktual dari pranata-pranata hukum maupun doktrin-doktrin hukum.
2. Studi sosiologis berhubungan dengan studi hukum dalam mempersiapkan perundang-undangan. Penerimaan metode sains untuk studi analitis lain terhadap perundang-undangan. Perbandingan perundang-undangan telah diterima sebagai dasar terbaik bagi cara pembuatan hukum tetapi tidak cukup hanya membandingkan undang-undang itu satu sama lain. Hal yang lebih penting adalah studi tentang pengoperasian kemasyarakatan perundang-undangan tersebut dan efek-efek yang dihasilkan perundang-undangan itu,
3. Studi para sosiologi hukum itu ditujukan untuk mengetahui bagaimana membuat aturan hukum menjadi efektif.
4. Yang juga penting adalah bukan semata-mata studi tentang doktrin-doktrin yang telah dibuat dan dikembangkan, tetapi apa efek sosial dari doktrin-doktrin yang telah dibuat dan dikembangkan, tetapi apa efek sosial dari doktrin-doktrin hukum yang telah

dihasilkan dari masa silam dan bagaimana memproduksi mereka. Malahan hal itu menunjukkan kepada kita bagaimana hukum dimasa lalu tumbuh diluar dari kondisi-kondisi sosial, ekonomi dan psikologis.

5. Para sosiologi hukum menekankan pada penerapan hukum secara wajar atau patut (*equitable application of law*), yaitu memahami aturan hukum sebagai penuntun umum bagi hakim, yang menuntun hakim menghasilkan putusan yang adil, dimana hakim diberi kebebasan dalam memutus setiap kasus yang dihadapkan kepadanya sebagai hakim dapat mempertemukan antara kebutuhan keadilan diantara pihak dengan alasan umum dari orang pada umumnya.
6. Akhir Roscoe Pound, menitikberatkan pada usaha untuk lebih mengefektifkan tercapainya tujuan-tujuan hukum.

Melangkah kepada objek utama dari kajian sosiologi hukum, maka (Achmad Ali,1998 : 19) mengemukakan secara garis besar beberapa objek utama kajian sosiologi hukum yaitu :

Mengkaji hukum dalam wujudnya menurut istilah Donald Black (1976-2-4) sebagai *government social control*. Dalam kaitan ini sosiologi hukum mengkaji hukum sebagai seperangkat kaidah khusus yang berlaku serta dibutuhkan guna menegakkan ketertiban dalam kehidupan masyarakat. Dalam hal ini hukum dipandang sebagai dasar rujukan yang digunakan oleh pemerintah disaat pemerintah melakukan pengendalian terhadap perilaku-perilaku warga masyarakatnya, yang bertujuan agar keteraturan dapat terwujud. Oleh karena itulah, sosiologi hukum mengkaji hukum dalam kaitannya dengan pengendalian sosial dan sanksi eksternal (yaitu sanksi yang dipaksakan oleh pemerintah melalui alat negara).



Menurut Lawrence M. Friedman. (1975:vii, diterjemahkan oleh Achmad Ali, 1999 : 7).

Jadi sosiologi hukum memandang hukum dari luar hukum. Sosiologi hukum mencoba untuk memperlakukan sistem hukum dari sudut pandang ilmu sosial. Pada dasarnya, sosiologi hukum berpendapat bahwa hukum hanya salah satu dari sistem sosial dan bahwa justru sistem-sistem lain yang juga ada di dalam masyarakatlah yang memberi arti dan berpengaruh terhadap hukum.

Perubahan yang terjadi secara drastis dalam era globalisasi menyebabkan terjadinya pergeseran nilai-nilai dalam masyarakat. Terjadi pergeseran nilai didalam keluarga maupun lingkungan yang lebih luas, juga seyogianya mendapat perhatian sosiologi hukum.

Secara umum, faktor penyebab terjadinya kejahatan atau kriminalitas pada umumnya adalah :

- (a) Faktor-faktor yang bersumber dari diri perilakunya (faktor intern) seperti pelaku yang menderita kelainan jiwa atau sifat dalam diri pribadinya misalnya emosional dan mudah tersinggung akibat rendah diri;
- (b) Faktor-faktor yang bersumber dari luar diri perilakunya (faktor ekstern) seperti faktor keluarga, faktor lingkungan kumuh dan kebijakan perkotaan, kebijakan yang berkaitan dengan obat-obatan dan minuman keras, kebutuhan ekonomi yang mendesak dan lain lain (Achmad Ali, 1999 : 33).

Struktur dapat diartikan sebagai jalinan unsur-unsur pokok, sedangkan sosial adalah berkaitan dengan perilaku interpersonal atau perilaku interpersonal atau perilaku yang berkaitan dengan proses sosial.

Lebih lanjut, **Soerjono Soekanto** (2004 : 8-9) menuliskan bahwa ada lima faktor yang mempengaruhi penegakan hukum :

1. Faktor hukum, dalam hal ini dibatasi oleh undang-undang saja.
2. Faktor Penegakan hukum, yakni pihak-pihak yang membuat maupun yang menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yaitu dimana lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor Kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam hidup.

B. Pengertian-pengertian dasar

1. Pengertian Angkutan Umum

Berdasarkan Pasal 1 butir 9 Undang-Undang No.14 Tahun 1992 bahwa kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Sedangkan pengertian angkutan menurut Pasal 1 butir 2 Undang-Undang No.14 Tahun 1992 adalah perpindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan menggunakan kendaraan.

Berdasarkan pengertian tersebut diatas, maka dapat disimpulkan bahwa yang dimaksudkan dengan angkutan umum adalah salah satu media transportasi yang digunakan masyarakat secara bersama-sama dengan membayar tarif. Angkutan umum merupakan lawan kata dari 'kendaraan pribadi'.

2. Pengertian Lalu lintas

Berdasarkan Pasal 1 butir 1 Undang-Undang No.14 Tahun 1992 bahwa yang dimaksud dengan lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan.

Maka dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah semua gerak kegiatan baik manusia, kendaraan, ataupun hewan yang berlalu-lalang di jalan. Jalan yang dimaksudkan disini adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum.

C. Jenis-jenis Angkutan Umum

Menurut sumber yang penulis dapatkan dari <http://www.id.wikipedia.com>, Angkutan Umum terbagi atas beberapa jenis di negara-negara tertentu. Disini penulis akan mengutarakan beberapa jenis Angkutan Umum yang biasa digunakan di Indonesia :

1. Angkutan Darat / Jalan raya

Angkutan darat adalah angkutan umum yang beroperasi di darat yaitu jalan raya. Angkutan darat / jalan raya terbagi atas :

a. Angkutan Kota

Angkutan kota atau yang lebih kita kenal dengan istilah Angkot merupakan salah satu sarana transportasi berbentuk mobil yang paling banyak digunakan di Indonesia. Setiap jurusan dibedakan melalui warna armadanya atau melalui angka. Mobil yang digunakan sebagai angkot

biasanya mobil-mobil jenis minibus atau van, seperti Toyota Kijang, Mitsubishi Colt atau Suzuki Carry.

b. Bus / Bis

Bus atau bis adalah kendaraan besar yang beroda, diperuntukan membawa penumpang dalam jumlah besar. Istilah bus ini berasal dari bahasa Inggris, *omnibus*, yang berarti untuk semua orang.

Jenis-jenis Bis :

- Coach / Motorcoach

Coach atau motorcoach biasanya adalah kendaraan yang dirancang untuk bepergian jarak jauh dari bus biasa. Sebagai hasilnya dia dilengkapi dengan kursi yang lebih nyaman, sebuah ruangan untuk tempat bagasi, dan mesin yang lebih besar. Kendaraan ini biasanya lebih tinggi dari bus biasa, dan dilengkapi dengan a.c., toilet, dan sistem audio/video. Coaches / motorcoach adalah kendaraan yang fleksibel yang dapat digunakan untuk pariwisata, perjalanan liburan atau perjalanan antar-kota.

- Bus tingkat

Bus tingkat adalah bus yang dirancang dengan dua lantai agar dapat memuat lebih banyak penumpang. Dikenal sebagai bagian dari transportasi publik di Jakarta dan juga di beberapa kota besar lain seperti London,

Bombay, Hong Kong, Singapura, Dublin, Berlin, Davis, California, dan Victoria, British Columbia.

- Metromini

MetroMini adalah salah satu jenis kendaraan umum yang biasa digunakan di Jakarta. MetroMini berupa bus berukuran sedang dengan warna khas oranye dan kapasitas sekitar 20-30 tempat duduk. MetroMini melayani trayek-trayek dalam kota Jakarta yang setiap rutenya ditandai dengan suatu nomor khusus, misalnya MetroMini 92, S69, dll. Awalan S, T, B, U, P di depan nomor menandakan wilayah layanan operasi: Jakarta Selatan, Timur, Barat, Utara, atau Pusat. MetroMini yang melayani lintas wilayah tidak mendapat awalan huruf pada nomornya.

c. Taksi

Taksi adalah angkutan umum jalan raya lainnya yang menggunakan mobil untuk mengangkut penumpangnya. Taksi umumnya menggunakan mobil jenis sedan, namun di beberapa negara ada pula taksi jenis van yang dapat mengangkut lebih banyak penumpang atau muatan. Perbedaan utama antara taksi dengan angkutan umum darat lainnya seperti bus terletak pada jumlah penumpangnya. Menggunakan mobil, taksi hanya dapat memuat sekitar 4

penumpang di dalamnya, dan penumpangnya tersebut biasanya berada dalam satu kelompok. Istilah "taksi" juga dapat merujuk kepada angkutan umum lain selain mobil yang mengangkut penumpang dalam kapasitas kecil, misalnya "taksi air", yang sebenarnya mungkin hanya berupa sampan.

d. Kereta api

Kereta api merupakan alat transportasi massal yang umumnya terdiri dari lokomotif (kendaraan dengan tenaga gerak yang berjalan sendiri) dan rangkaian kereta atau gerbong (dirangkaikan dengan kendaraan lainnya). Rangkaian kereta atau gerbong tersebut berukuran relatif luas sehingga mampu memuat penumpang maupun barang dalam skala besar. Karena sifatnya sebagai angkutan massal efektif, beberapa negara berusaha memanfaatkannya secara maksimal sebagai alat transportasi utama angkutan darat baik di dalam kota, antar kota, maupun antar negara.

2. Angkutan Laut

Angkutan laut adalah angkutan umum yang biasa beroperasi di laut angkutan laut biasanya berupa perahu (boat) atau kapal feri. Perahu atau kapal feri biasanya digunakan sebagai

transportasi jarak dekat. Tetapi ada pula kapal yang digunakan untuk umum antar pulau atau antar negara.

3. Angkutan Udara

Adalah salah satu alternatif transportasi umum yang berupa pesawat terbang. Pesawat terbang atau pesawat udara adalah mesin atau kendaraan apapun yang mampu terbang di atmosfer. Prinsip-prinsip terbangnya menggunakan hukum fisika yakni memanfaatkan hukum Bernoulli di udara dengan memanfaatkan arus laminair sayap yang dihasilkan akibat daya dorong mesin pesawat.

D. Dasar Hukum Yang Mengatur Angkutan Umum

1. Undang-Undang No.14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya :

- Bab VIII ANGKUTAN Bagian Pertama Angkutan Orang dan Barang :

- Pasal 34

- 1) Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk penumpang.
- 2) Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor wajib menggunakan kendaraan bermotor untuk barang.
- 3) Dalam keadaan tertentu dapat diberikan pengecualian terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat

(1) dan ayat (2) yang persyaratannya diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- Pasal 35

Kegiatan pengangkutan orang dan atau barang dengan memungut pembayaran hanya dilakukan dengan kendaraan umum.

• BAB VIII ANGKUTAN Bagian Kedua Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum :

- Pasal 36

Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum terdiri dari:

- a. angkutan antar kota yang merupakan pemindahan orang dari suatu kota ke kota lain;
- b. angkutan kota yang merupakan pemindahan orang dalam wilayah kota;
- c. angkutan pedesaan yang merupakan pemindahan orang dalam dan/atau antar wilayah pedesaan.
- d. angkutan lintas batas negara yang merupakan angkutan orang yang melalui lintas batas negara lain.

- Pasal 37

- 1) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36, dapat dilaksanakan dengan trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek.
- 2) Pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan dalam jaringan trayek.
- 3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- Pasal 38

- 1) Pengangkutan orang dengan kendaraan umum untuk keperluan pariwisata, dilakukan dengan memperhatikan ketentuan Undang-undang ini.
- 2) Persyaratan dan tata cara memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- **BAB VIII ANGKUTAN** Bagian Ketiga Angkutan Barang dengan Kendaraan Umum :

- Pasal 39

- 1) Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan, dapat ditetapkan jaringan lintas angkutan barang yang dapat dilayani dengan kendaraan bermotor barang tertentu.
- 2) Persyaratan dan tata cara penetapan jaringan lintas sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- Pasal 40

Pengangkutan bahan berbahaya, barang khusus, peti kemas, dan alat berat diatur dengan Peraturan Pemerintah.

- **BAB VIII ANGKUTAN** Bagian Keempat Pengusahaan

- Pasal 41

- 1) Usaha angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum, dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia.
- 2) Usaha angkutan orang dan atau barang dengan kendaraan umum sebagaimana dimaksud dalam ayat (1), dilakukan berdasarkan izin.

- 3) Jenis, persyaratan, dan tata cara untuk memperoleh izin sebagaimana dimaksud dalam ayat (2), diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

- **BAB VIII ANGKUTAN Bagian Kelima Tarif**

- Pasal 42

Struktur dan golongan tarif angkutan dengan kendaraan umum, ditetapkan oleh Pemerintah.

E. Teori Efektivitas

Menurut **Anthony Allot** (1980:29) mengemukakan bahwa :

Ukuran efektivitas dalam pandangannya tidak terpaku kepada kesesuaian antara kaidah dan perilaku melainkan dengan memandangnya secara dinamis. Menurutnya, hukum itu efektif apabila terdapat kriteria yaitu :

1. Jika tujuannya "preventif" ukuran keberhasilannya ditentukan oleh eksistensi dan penerapan yang dapat mencegah sifat yang tidak dapat disetujui.
2. Bila tujuannya "kuratif" yaitu untuk memperbaiki suatu kekurangan atau kerusakan, keberhasilannya diukur dari sejauh mana kekurangan dan kerusakan dapat dihilangkan.

Lebih lanjut dijelaskan bahwa hukum yang efektif pada umumnya harus melaksanakan tujuannya, bila terjadi kegagalan, harus ada cara yang mudah untuk memperbaikinya. Bila diharuskan untuk



menerapkan dalam suasana yang berbeda atau keadaan baru, hukum itu harus dapat disesuaikan.

Dari pendapat **Soerjono Soekanto** (1985:7), mengemukakan bahwa: "efektivitas hukum adalah salah satu konsekuensi hukum yang dapat dipertentangkan dengan konsekuensi hukum yang lain, yaitu kegagalan hukum. Namun keadaan tidak selalu dapat digolongkan kepada salah satu diantara keduanya. Adakalanya hukum dipatuhi, tetapi tujuannya tidak sepenuhnya tercapai. Hal itu disebabkan kadang-kadang tidak sama antara semangat kaidah hukum dengan tulisan hukum itu sendiri".

Lebih lanjut **Soerjono Soekanto** melihat hukum dari berbagai segi, antara lain hukum sebagai kaidah dan hukum sebagai tindak atau perilaku. Mempelajari efektivitas termasuk kepada hukum sebagai perilaku, yaitu mencermati sejauh mana hukum itu berpengaruh terhadap sikap, tindak atau perilaku manusia. Keberhasilan atau kegagalan hukum diukur dari keberhasilannya mengatur sikap, tindak atau perilaku tertentu sehingga sesuai dengan tujuannya. Sikap, tindak atau perilaku yang sesuai dengan tujuan disebut "positif" atau "efektif", sedang sikap tindak yang tidak sesuai dengan tujuan atau perilaku yang menjauhi tujuan dinamakan "negatif" atau "tidak efektif".

Tidak berbeda dari **Soerjono Soekanto**, menurut **Hans Kelsen** bahwa: "efektivitas adalah salah satu konsekuensi hukum dimana orang yang dituju oleh norma berbuat sesuai dengan tujuan norma

hukum, dengan kata lain norma itu diterapkan dan dipatuhi sesuai dengan perintahnya, sebagai kebalikan dari menjauhi atau tidak berbuat sesuai dengan norma hukum. Dengan kata lain, pihak yang dituju tidak menerapkan atau mematuhi norma sesuai perintah hukum”.

Agar suatu undang-undang dapat diharapkan berlaku efektif,

Adam Podgorecki (Achmad Ali, 1998 : 198) mengemukakan bahwa :

“... didalam menerapkan hukum sebagai sarana untuk mengadakan *social engineering* diperlukan kemampuan-kemampuan sebagai berikut :

- a. Penggambaran yang baik situasi yang sedang dihadapi.
- b. Melakukan analisis terhadap penilaian-penilaian dan menyusun penilaian-penilaian tersebut kedalam tata susunan yang hirarkis sifatnya. Dengan cara akan diperoleh suatu pegangan atau pedoman, apakah penggunaan atau sarana menghasilkan suatu yang positif. Artinya, apakah sarana penyembuhnya tidak lebih buruk dari penyakitnya.
- c. Verifikasi terhadap hipotesis-hipotesis yang diajukan. Artinya, apakah sarana-sarana yang telah dipilih benar-benar akan menjamin tercapainya tujuan yang dikehendaki atau tidak.
- d. Pengukuran terhadap efek-efek peraturan-peraturan yang diberlakukan.

- e. Identifikasi terhadap faktor-faktor yang akan dapat menetralkan efek-efek yang buruk dari peraturan-peraturan yang diberlakukan.
- f. Pelembagaan peraturan-peraturan dalam masyarakat, sehingga tujuan pembaharuan berhasil tercapai.

Keenam butir yang diutarakan Adam Podgorecki diatas dapat dipandang sebagai langkah-langkah yang sistematis melakukan proses sosialisasi perundang-undangan didalam masyarakat.

Hukum efektif apabila keadaan orang berbuat sesuai dengan hukum yang mengharuskan mereka berbuat atau tidak berbuat, dengan kata lain norma-norma itu benar-benar diterapkan dan dipatuhi dengan perintah hukum. Lengkapnya dikatakan; efektifnya hukum berarti bahwa orang benar-benar berbuat sesuai dengan norma-norma hukum sebagaimana mereka harus berbuat, bahwa norma-norma itu benar-benar diterapkan atau dipatuhi.

Menurut **Robert Seidman** (Achmad Ali, 2002 :) bahwa *the law of non transferrability of the law* (hukum tidak dapat ditransfer begitu saja dari satu negara ke negara lain), karena efektif atau tiudaknya suatu aturan hukum tidak hanya ditentukan oleh aturan hukumnya hukumnya semata, akan tetapi masih dipengaruhi/tidak terlepas dari aspek-aspek non hukum (sosial, budaya, politik, ekonomi). Oleh karena itu kadangkala suatu aturan hukum tertentu sudah efektif di

3. Ketaatan yang bersifat *internalization*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan benar-benar karena ia merasa aturan tersebut sesuai nilai-nilai intrinsik yang dianutnya;

Dengan mengetahui adanya tiga jenis ketaatan diatas, maka terdapat sekedar menggunakan ukuran ditaatinnya aturan atau undang-undang sebagai bukti efektifnya suatu aturan atau perundang-undangan, setidaknya juga harus ada perbedaan kualitas keefektifan suatu aturan atau perundang-undangan. Semakin banyak warga masyarakat yang menaati suatu peraturan hanya dengan ketaatan yang bersifat *compliance* atau *identification* saja, berarti kualitas keefektifan suatu aturan atau perundang-undangan itu masih rendah; sebaliknya semakin banyak masyarakat yang menaati suatu peraturan atau perundang-undangan dengan ketaatan yang bersifat *internalization*, maka semakin tinggi kualitas efektivitas aturan atau undang-undang tersebut.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian

Pada penyusunan skripsi ini, penulis akan melakukan penelitian di Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dan pihak-pihak yang terkait dengan penelitian ini yang ada di kota Makassar.

Alasan pemilihan lokasi tersebut karena lokasi yang penulis pilih berhubungan langsung dengan masalah yang penulis bahas dalam skripsi ini.

B. Jenis dan Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Data Primer yaitu data yang diperoleh langsung dari lokasi penelitian setelah melakukan wawancara dengan pihak-pihak yang terkait dengan permasalahan yang diteliti.
2. Data Sekunder yaitu data yang diperoleh melalui kepustakaan berupa buku-buku, literatur-literatur, laporan hasil penelitian, karya ilmiah, peraturan perundang-undangan, dan sumber lainnya berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

C. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penulisan sebuah karya ilmiah dibutuhkan saran untuk menemukan dan mengetahui lebih mendalam mengenai gejala-gejala tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Dengan demikian kebenaran karya ilmiah tersebut dapat dipertanggung-jawabkan secara ilmiah. Sebagai tindak lanjut dalam memperoleh data-data sebagaimana yang diharapkan, maka penulis melakukan teknik pengumpulan data yang berupa :

1. Penelitian Pustaka (*Library Search*)

Di dalam melakukan penelitian kepustakaan (*Library Search*), penulis mengumpulkan data melalui buku-buku, jurnal ilmiah hukum, koran/majalah, situs internet serta peraturan perundang-undangan yang ada hubungannya dengan materi skripsi.

2. Penelitian Lapangan (*Field Search*)

Di dalam melakukan penelitian lapangan (*Field Search*), penulis menempuh tiga cara yaitu :

- a. Observasi yaitu pengamatan yang dilakukan secara langsung untuk mendapatkan data yang relevan dengan materi permasalahan yang akan diteliti.
- b. Wawancara yaitu teknik pengumpulan data dalam bentuk tanya jawab yang secara langsung kepada responden.

c. Kuisiner, adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberikan daftar pertanyaan yang nantinya akan dijawab oleh responden.

- Narasumber

Yang dimaksud dengan narasumber dalam penelitian ini adalah para pejabat Kantor Walikota / Balai Kota, Pejabat Organda setempat dan semua pihak yang terkait di dalamnya.

- Responden

Masyarakat di sekitar perumahan BTP (Bumi Tamalanrea Permai) kecamatan Tamalanrea dan Pengemudi angkutan umum jalur D (Terminal Daya – Makassar).

D. Populasi dan Sampel

1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah 10 orang masyarakat pengguna angkutan umum (angkot) dan 10 orang Supir atau pengemudi angkutan umum.

2. Sampel

Dalam melakukan penelitian ini peneliti mengambil 2 (dua) jalur angkutan umum sebagai sampel yaitu 10 angkutan umum jalur D (Terminal Daya – Makassar) dan 10 angkutan umum jalur S (BTP – Makassar).

E. Teknik Analisis Data

Data yang diperoleh melalui kegiatan penelitian ini dianalisis secara kualitatif kemudian disajikan secara deskriptif, yaitu dengan menguraikan, menjelaskan dan menggambarkan sesuai dengan permasalahan yang erat kaitannya dengan penelitian ini.

Penggunaan teknik analisis kualitatif mencakup semua data yang telah diperoleh, sehingga membentuk deskripsi yang mendukung kualifikasi kajian ini.

Teknik analisis data yang digunakan dengan pendekatan kualitatif, menjawab dan memecahkan serta pendalaman secara menyeluruh dari objek yang diteliti guna menghasilkan kesimpulan yang bersifat deskriptif.

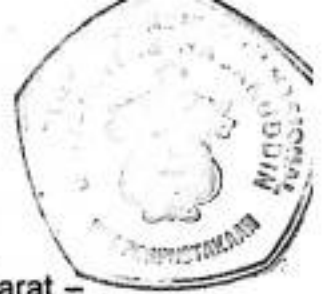
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Peraturan Walikota Makassar No. 15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP).

Sebelum menguraikan pelaksanaan Peraturan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP), ada baiknya dikemukakan terlebih dahulu gambaran umum mengenai kota makassar sebagai lokasai peneletian penulis.

Kota Makassar adalah ibukota Propinsi Sulawesi Selatan yang terletak dijazirah selatan Pulau Sulawesi. Secara geografis Kota Makassar terletak pada koordinat antara 5o 30' 18 sampai 5o 14' 49" lintang selatan dan 119o 18' 97" sampai 119o 32' 3" bujur timur (<http://www.makassar.go.id>)

Batas-batas wilayah Kota Makassar secara administratif yaitu: sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Pangkep, sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Gowa, sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Maros, sebelah barat berbatasan dengan Selat Makassar. Posisi yang strategis dikawasan timur indonesia memungkinkan Kota Makassar berfungsi sebagai salah satu pusat perdagangan dan pelayanan, baik dalam lingkup Sulawesi



Selatan maupun dalam lingkup Kawasan Timur Indonesia.

Pelayanan tersebut termasuk perdagangan, transportasi darat – laut – udara, pendidikan, pendayagunaan tenaga kerja, pelayanan dan pengembangan kesehatan, kepariwisataan bahkan potensial untuk pengembangan lembaga keuangan dan perbankan.

Kota Makassar bersuhu 22 – 33o c, dengan luas wilayah 175,77 km2 dan terus berkembang khususnya kearah timur dimana pembangunan infrastruktur seperti perluasan pelabuhan laut Makassar, Bandara Hasanuddin, jalan tol, Kawasan Industri Makassar dan berbagai proyek lainnya tengah dilaksanakan, termasuk pembuatan kebijakan dalam pengembangan jalur trayek angkutan umum di Kota Makassar.

Perturan Walikota Makassar Nomor 15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP), dilandasi oleh pemikiran untuki meningkatkan pelayanan transportasi angkutan umum bgi masyarakat kota Makassar yang berdiam padaa kawasan perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) Kecamatan Tamalanrea dan sekitarnya, sehingga dianggap bahwa perlu dibuat peraturan tentang pembukaan jalur/jaringan trayek baru angkutan umum kota makassar.

Dalam diktum mengingat didasarkan atas 3 (Tiga) Undang-Undang, yakni :

1. Undang- Undang Nomor 29 Tahun 1959 tentang Pembentukan Daerah-daerah Tingkat II di Sulawesi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun1959 Nomor 74, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1822).
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3480)
3. Undang-Undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 125).

Selain ketiga Undang-Undang tersebut, dalam diktum mengingat terdapat pula Peraturan Pemerintah, yakni:

1. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 51 tentang Perubahan Batas-Batas Daerah Kota Makassar dan Kabupaten-Kabupaten Gowa, Maros dan Pangkajene dan Kepulauan Dalam Lingkungan Daerah Propinsi Sulawesi Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1971 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2970)
2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun1999 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia

Tahun 1993 Nomor 59)

3. Peraturan Pemerintah Nomor 86 Tahun 1999 tentang Perubahan Nama Kota Ujung Pandang menjadi Kota Makassar dalam Wilayah Propinsi Sulawesi Selatan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 193)
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 25 Tahun 2000 tentang Kewenangan Pemerintah Pusat dan Kewenangan Propinsi sebagai Daerah Otonom (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 165)

Selanjutnya, selain dari keempat peraturan pemerintah tersebut, juga terdapat Peraturan Daerah Kota Makassar yang menjadi landasan berpijaknya Peraturan Walikota tersebut, yakni:

1. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 2 Tahun 1988 tentang Penyidik Pegawai Negeri Sipil Dilingkungan Pemerintah Kotamadya Daerah Tingkat II Ujung Pandang (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1988 Nomor 11, seri D Nomor 9)
2. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 34 Tahun 2000 tentang Pembentukan Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 26, Seri D Nomor 26)

3. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan dalam Wilayah Kota Makassar (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2002 Nomor 60, Seri C Nomor 6)

Dalam ketentuan menetapkan Peraturan Walikota tersebut bertitel "Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP)". Adapun pada Pasal satunya berisi penetapan bahwa Trayek Angkutan Umum Kota Makassar dari Makassar menuju Perumahan Bumi Tamalanrea Permai, dikelompokkan dalam jaringan trayek **kode S** dengan teknis operasional dan pola/rute perjalanan sebagai berikut :

Pergi : Makassar - Jl. HOS. Cokroaminoto - Jl. Bulusaraung

Jl. Masjid Raya - Jl. Urip Sumoharjo -

Jl. Perintis Kemerdekaan - Perumahan BTP (Blok AE) ;

Pulang : Perumahan BTP (Blok AE) - Jl. Perintis Kemerdekaan -

Jl. Urip Sumoharjo - Jl. Gunung Bawakaraeng -

Jl. Gunung Latimojong - Jl. Andalas - Jl. Laiya - Makassar .

Selanjutnya dalam Pasal 2 menetapkan bahwa Jaringan Trayek dimaksud dalam Pasal 1 Peraturan ini, dapat diubah sesuai dengan kebutuhan insidentil di lapangan berdasarkan pertimbangan Instansi Polri dan dinas terkait di bidang lalu lintas sesuai peraturan perundang - undangan yang berlaku.

Pada Pasal 3 bahwa Pada jaringan trayek, wajib dilengkapi dengan fasilitas pendukung lalu lintas berupa rambu-rambu/halte/shelter/marka jalan dengan senantiasa memperhatikan aturan-aturan umum di bidang lalu lintas bersifat seragam yang berlaku secara nasional maupun internasional.

Kemudian dalam Pasal 4 bahwa Dengan berlakunya peraturan ini, maka peraturan/keputusan/surat keputusan terdahulu yang mengatur hal yang sama, merupakan bagian yang tidak terpisahkan. Namun demikian, tidak disebutkan juga mengenai peraturan/keputusan terdahulu yang dimaksud.

Dalam Pasal 5 yang merupakan ketentuan penutup ditetapkan bahwa Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal diundangkan. Agar setiap orang dapat dapat, memerintahkan pengundangan peraturan ini dengan penempatannya dalam Berita Daerah Kota Makassar.

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya bahwa yang dimaksud dengan angkutan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan dan dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dipungut bayaran. Pengoperasian kendaraan umum/ angkutan umum ini perlu diatur agar tidak terjadi kesemrawutan dalam lalu lintas, sehingga pemerintah Kota Makassar mengeluarkan peraturan Nomor 15 tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP).

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis Aria Purnabhawa (Bagian Administrasi Dinas Perhubungan Kota Makassar) pada tanggal 9 Januari 2007 bahwa pada dasarnya, peraturan walikota mengenai penetapan jaringan trayek S ini adalah dalam rangka memenuhi permintaan dari masyarakat setempat (perumahan Bumi Tamalanrea Permai) yang meminta adanya jalur tersendiri bagi masyarakat perumahan BTP, karena selama ini mereka merasa dinomor duakan oleh angkutan umum jalur Daya – Makassar Mall.

Menurutnya bahwa Seringkali mereka merasa diperlakukan tidak adil karena mereka yang menumpang angkutan umum jalur daya yang mengambil trayek BTP serta merta diturunkan begitu saja di depan pintu gerbang perumahan BTP Jika pengguna angkutan umum lebih banyak yang bertujuan ke daya, padahal tersebut pada awalnya mengambil penumpang dengan tujuan BTP.

Sementara menurut Sujasmin (wawancara pada tanggal 10 Januari 2007) salah satu supir *pete-pete* Trayek S, yang kebetulan adalah ketua dari Persatuan Pengemudi BTP atau PPB) mengatakan bahwa sudah seharusnya masyarakat perumahan BTP mempunyai trayek sendiri. Karena perumahan BTP adalah salah satu perumahan yang terbesar di kota Makassar atau mungkin se-Sulawesi Selatan."

Menurut bapak Sujasmin (wawancara pada tanggal 10 Januari 2007), upaya untuk menjadikan BTP mempunyai trayek sendiri sudah dirintisnya semenjak 5 tahun silam atau sekitar tahun 2001. akan tetapi

baru pada tahun 2004 dengan dibantu oleh beberapa teman sesama pengemudi, maka keinginan masyarakat perumahan BTP ini direspon oleh Pemerintah setempat. Mereka kemudian mengajukan permohonan melalui Lurah kepada Camat setempat yang selanjutnya meneruskan surat permohonan tersebut kepada pihak penentu kebijakan di kota Makassar.

Namun demikian ternyata penetapan Peraturan Walikota ini menuai protes dari angkutan umum lainnya yang merasa bahwa trayeknya diserobot. Hal ini kemudian memicu ratusan supir *pete-pete* (angkot) rute Daya - Makassar Mall menolak beroperasi. Aksi mogok ini berujung bentrok dan dua dipastikan luka-luka.

Mereka menganggap bahwa Dinas Perhubungan Kota Makassar yang secara sepihak mengeluarkan keputusan yang menetapkan trayek *pete-pete* baru, yakni Trayek jurusan Makassar - Bumi Tamalanrea Permai (BTP) yang memutus rute *pete-pete* jurusan Daya - Makassar Mall (Trayek D). Dimana Sebelumnya *pete-pete* rute Daya - Makassar Mall diperbolehkan masuk ke kompleks perumahan BTP yang dihuni sekitar 40.000 warga (sumber : Dinas Perhubungan Kota Makassar). Namun, sejak 1 Mei 2005 lalu, Dishub Kota Makassar memasang rambu larangan bagi *pete-pete* rute ini.

Keputusan Dishub Kota Makassar ini disambut kemarahan ratusan supir angkot jurusan Daya - Makassar Mall. Mereka kemudian menolak beroperasi dan menggelar aksi mogok di depan gerbang

komplek BTP di Jalan Perintis Kemerdekaan, Makassar, Rabu, (4/5/2005). Menurut mereka, adanya trayek baru ini menyebabkan lahan mereka kian sempit. Karena dengan adanya trayek baru ini maka para supir sudah tidak diperbolehkan masuk dalam areal tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan penulis, ternyata bahwa Sebenarnya warga BTP sendiri setuju dengan keputusan pemerintah tersebut, karena sebagian warga mengeluhkan seringnya *pete-pete* jurusan Daya - Makassar Mall menyia-nyiakan penumpangnya, dengan menurunkan mereka di depan pintu gerbang BTP saja. Bahkan dikalangan angkutan umum pun tidak semua sepakat dengan aksi mogok tersebut, sehingga diantara mereka terjadi bentrok.

Sementara itu, alasan pengadaan trayek baru ini menurut Kepala Dishub Makassar, Ruslan Abu (wawancara pada tanggal 8 januari 2007), adalah untuk memudahkan masyarakat mendapat akses kendaraan umum. menurutnya bahwa hal ini untuk pemberian pelayanan terbaik bagi warga yang berdomisili di sekitar BTP karena selama ini, *pete-pete* yang masuk ke wilayah itu tidak tentu.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis pada Dinas perhubungan Kota Makassar menunjukkan bahwa pelaksanaan Peraturan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan

dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) telah berjalan efektif. Hal ini sejalan dengan teori dari **Vilhelm Aubert** (Achmad Ali : 1998 – 194) Menuliskan bahwa :

"There exist two contrasting views on the relationship between legal percept and public attitudes and behaviour. According to the one, law is determined by the sense of justice and moral sentiments of the population, and legislation can only achieve results by staying relatively close to prevealing social norms. According to the other view law, and specially legislation, is a vehicle through which a programmed social evolution can be brought about..."

Jadi Aubert melihat bahwa ada dua pandangan yang kontras tentang hubungan antara aturan hukum dengan pola pikir dan tingkah laku publik. Pertama, memandang bahwa hukum adalah ditentukan oleh perasaan keadilan dan perasaan sentimen moral dari populasi, di sini hubungannya dengan proses sosialisasi tentunya walaupun ada maka sedikit sekali. Berbeda dengan pandangan kedua, yang memandang bahwa perundang-undangan adalah alat perubahan sosial secara evolusi. Disini undang-undang disosialisasikan secara baik sebelum dilaksanakan.

Jadi meskipun pemberlakuan trayek S jurusan BTP - Makassar Mall memang sempat memunculkan persoalan (supir *pete-pete* jurusan Daya - Makassar Mall melakukan protes atas pemberlakuan trayek baru tersebut), namun setelah DPRD Makassar mempertemukan antara dua kelompok supir *pete-pete* yang bertikai (angkutan umum jalur Daya - Makassar Mall dengan angkutan umum jalur BTP - Makassar Mall) bersama dengan Kepala Dinas Perhubungan

Makassar, Organda, dan sejumlah pihak yang terkait lainnya, maka persoalan pro kontra pengadaan trayek baru BTP - Makassar Mall dapat terselesaikan.

Setelah dipertemukan antara para supir kedua jurusan, diperoleh titik temu dengan memperbolehkan *petepete* Daya - Makassar Mall masuk ke BTP dengan syarat tertentu yaitu izin trayek dari *pete-pete* Daya - Makassar Mall tersebut dialihkan dari trayek D ke trayek S, sedangkan *pete-pete* BTP - Makassar Mall tetap pada jurusannya. Setelah tercapai kesepakatan tersebut, maka suasana di sekitar BTP dan arus lalu lintas kembali berjalan normal.

Meskipun demikian, adanya kuota berdasarkan Peraturan Walikota No.15 Tahun 2005 yang membatasi trayek yang bisa mengambil penumpang di perumahan BTP hanya sebanyak 110 unit, membuat penumpang di jalur ini terlantar.

Namun menurut Bahar (wawancara pada tanggal 19 Januari 2007), salah seorang warga BTP bahwa sejak adanya penambahan kuota dari 110 unit menjadi 250 unit maka jalur trayek BTP - Makassar Mall kembali normal sehingga tidak ada lagi pertengkaran antara supir *pete-pete* Daya - Makassar Mall (Trayek D) dengan supir *pete-pete* BTP - Makassar Mall (Trayek S). Dan Masyarakat sudah puas dan menikmati pelayanan dari kedua *pete-pete* dengan jurusan berbeda tersebut karena aktivitas mereka tidak terganggu lagi.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis pada Dinas Perhubungan Kota Makassar, menunjukkan bahwa dalam wilayah hukum kota Makassar terdapat 24 (dua puluh empat) trayek, yang selanjutnya diuraikan dalam tabel 1 berikut ini :

Tabel 1.
Keadaan Trayek Angkutan Kota di wilayah Kota Makassar

NO	KODE TRAYEK	DAERAH OPERASIONAL	JUMLAH UNIT	KET
1	Trayek A	Minasa Upa - Mks. Mall	189	Aktif
2	Trayek B	Cendrawasih - Mks. Mall	497	Aktif
3	Trayek C	Tallo - Mks. Mall	247	Aktif
4	Trayek D	Daya - Mks. Mall	953	Aktif
5	Trayek E	IKIP Peerumnas - Mks. Mall	413	Aktif
6	Trayek F	Veteran Ujung - Mks. Mall	331	Aktif
7	Trayek G	Daya Tol Pnp. - Mks. Mall	381	Aktif
8	Trayek H	Perum Antang - Mks. Mall	358	Aktif
9	Trayek I	SMA 5 - Mks. Mall	327	Aktif
10	Trayek J	Perum Pa'Baeng - Mks. Mall	222	Aktif
11	Trayek S	BTP - Mks. Mall	198	Aktif
12	Trayek W	BTP - Teminal Daya	38	Aktif
13	Trayek B1	Cendrawasih - Kampus UNHAS	151	Aktif
14	Trayek C1	Seputaran Kampus UNHAS	38	Aktif
15	Trayek E1	IKIP Perumnas - Kampus UNHAS	152	Aktif
16	Trayek F1	Veteran Ujung - Kampus UNHAS	55	Aktif
17	Trayek R1	Seputaran Kampus UNHAS	2	Aktif
18	Trayek K	Term. Panaikang - Term. Tamalate	-	Non-Aktif
19	Trayek L	Term. Tamalate - Pasar Butung	-	Non-Aktif
20	Trayek N	Term. Tamalate - Term. Panakukang	-	Non-Aktif
21	Trayek O	Term. Panaikang - Pasar Butung	-	Non-Aktif
22	Trayek P	Term. Panaikang - Term. Tamalate	-	Non-Aktif
23	Trayek U	Pasar Panampu - Term. Tamalate	-	Non-Aktif
24	Trayek V	Term. Daya-Perm Mgga 3-Monc. Loe	-	Non-Aktif
JUMLAH			4.550 Unit	

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Makassar 2006

Berdasarkan tabel tersebut di atas menunjukkan bahwa dalam wilayah hukum kota Makassar terdapat 24 (dua puluh empat) trayek, yang meliputi trayek aktif sebanyak 17 trayek, dan trayek non-aktif sebanyak 7 trayek.

Menurut bapak Aria Purnabhana (Bagian Administrasi Dinas Perhubungan Kota Makassar) (wawancara pada tanggal 23 Januari 2007, bahwa jumlah kuota yang diberikan untuk trayek S sebagai salah satu trayek aktif yang baru dibentuk dalam wilayah hukum kota Makassar adalah sebanyak 250 unit. Sementara yang aktif sampai dengan Januari tahun 2007 ini berjumlah 198 unit.

Jumlah angkutan umum trayek S ini semuanya adalah pengalihan dari angkutan umum trayek D. Pada awalnya Dinas Perhubungan menetapkan jumlah kuota untuk trayek S hanya sebanyak 150 unit, tetapi banyak dari pengemudi angkutan umum trayek D menginginkan adanya penambahan jumlah kuota menjadi 250 unit. Dan setiap izin trayek yang diajukan untuk dialihkan menjadi trayek S hanya yang sebelumnya berasal dari trayek D dengan pertimbangan alasan ekonomis, keadilan dan pelayanan kepada masyarakat.

Jadi jumlah angkutan umum trayek D yang sebelumnya berjumlah 1.189 unit telah dialihkan 198 unit untuk trayek S dan 38 unit untuk trayek W sehingga jumlah trayek D kini menjadi 953 unit*

Menurut bapak Drs. H. Hasan Bisri, Amd LLAJ (bagian Operasional), dalam wawancara pada tanggal 24 januari 2007, bahwa dalam pelaksanaannya Surat Keputusan Walikota ini telah dilaksanakan dengan melakukan beberapa pengawasan terhadap pengguna jalur S khususnya angkutan umum dengan bekerjasama antara dinas perhubungan dengan pihak kepolisian. Dimana pihak dinas perhubungan melakukan pengawasan mengenai perizinan trayek, sedangkan pihak kepolisian sendiri melakukan pengawasan terhadap tindak pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalur S khususnya pengemudi angkutan umum.

B. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP)

Berdasarkan wawancara pada tanggal 24 januari 2007 dengan Drs. H. Hasan Bisri, Amd LLAJ (bagian Operasional) terdapat beberapa yang menjadi faktor pendukung maupun faktor penghambat pelaksanaan peraturan walikota nomor 15 tahun 2005, yaitu :

1. Faktor Pendukung

- a. Adanya koordinasi antara dinas perhubungan dengan pihak kepolisian

Dalam hal ini dinas perhubungan bekerja sama dengan instansi kepolisian, dimana dinas perhubungan

melakukan pengawasan terhadap perijinan dari pengemudi angkutan umum sedangkan instansi kepolisian melakukan pengawasan terhadap tindak pidana pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum.

b. Adanya dukungan dari masyarakat

Dalam hal ini masyarakat pada umumnya dan warga Bumi Tamalanrea Permai (BTP) pada khususnya mendukung adanya Peraturan Walikota No.15 Tahun 2005 tentang trayek S, karena terbentuknya trayek S tersebut merupakan aspirasi dari masyarakat sendiri yang diwakili oleh persatuan pengemudi BTP (BBP)

c. Adanya sosialisasi terhadap pengemudi angkutan umum jalur trayek S.

Dalam hal ini dinas perhubungan bekerja sama dengan pihak kepolisian melakukan sosialisasi terlebih dahulu dengan pengemudi angkutan umum jalur trayek S dan jalur trayek D agar tidak menimbulkan pertentangan mengenai penerapan peraturan walikota nomor 15 tahun 2005 tentang jalur trayek S.

2. Faktor penghambat

a. Adanya kontradiksi dari jasa transportasi lain

Dalam hal ini terdapat pertentangan dari jasa transportasi lain karena dengan adanya jalur trayek s menyebabkan berkurangnya penghasilan dari jasa transportasi yang berada pada kawasan BTP misalnya becak, jasa transportasi motor (ojek).

b. Kurangnya personil

Dalam hal ini kurangnya personil disebabkan oleh banyaknya jumlah trayek tidak sebanding dengan banyaknya personil yang ada pada dinas perhubungan dikarenakan jumlah trayek sering bertambah.

c. Rendahnya kesadaran hukum masyarakat

Bahwa banyak pelanggaran yang terjadi pada trayek S dikarenakan kurangnya kesadaran masyarakat untuk menaati aturan seperti perpanjangan trayek yang seharusnya dilakukan setiap tahun tetapi hal tersebut tidak dilaksanakan oleh pengemudi

d. Belum lengkapnya fasilitas pendukung lalu lintas pada trayek S

Dalam hal ini kurang lengkapnya fasilitas pendukung lalu lintas seperti rambu lalu lintas, halte, shelter maupun marka jalan menyebabkan terjadinya pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum trayek S.

BAB V PENUTUP



A. Kesimpulan

1. Meskipun pemberlakuan trayek S jurusan BTP - Makassar Mall sempat memunculkan persoalan (supir *pete-pete* jurusan Daya - Makassar Mall melakukan protes atas pemberlakuan trayek baru tersebut), namun setelah DPRD Makassar mempertemukan antara dua kelompok supir *pete-pete* yang bertikai (angkutan umum jalur Daya - Makassar Mall dengan angkutan umum jalur BTP - Makassar Mall) bersama bersama sejumlah pihak yang terkait lainnya, maka persoalan pro dan kontra pengadaan trayek baru BTP- Makassar dapat terselesaikan, sehingga dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan Peraturan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) telah berjalan efektif.
2. Faktor-faktor yang mendukung pelaksanaan Surat Keputusan Walikota Makassar No.15 Tahun 2005 tentang Penetapan Jaringan Trayek Angkutan Umum Kota Makassar Daerah Pelayanan dari Makassar menuju Kawasan Perumahan Bumi Tamalanrea Permai (BTP) terdiri atas faktor pendukung yang meliputi : adanya koordinasi antara dinas perhubungan dengan pihak kepolisian,

...
 ...
 ...
 ...
 ...

ii. **Materi**

- 1. **Periode:** semua data dan informasi yang terdapat di ...
 ...
 ...
 ...
- 2. **Periode:** Pemerintah Kota Makassar melakukan ...
 ...
 ...
 ...
- 3. **Periode:** ...
 ...
 ...
 ...

4. Hendaknya Pemerintah Kota Makassar lebih memperhatikan trayek-trayek yang belum legal tetapi pemberlakuannya efektif di masyarakat.
5. Hendaknya pemerintah selalu mengadakan sosialisasi lalu lintas secara terus menerus kepada para supir angkutan umum atau supir *pete-pete* menyangkut dengan ketaatan dalam berlalu lintas didalam Kota Makassar.

Soerono Soekanto 2004 Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi
Penegakan Hukum Jakarta PT RajaGrafindo

LAMPIRAN



PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
DINAS PERHUBUNGAN

Jalan Urip Sumoharjo No. 50 ☎ (0411) 440 637 Makassar 90231

SURAT KETERANGAN

NOMOR : 070/ 72 /DISHUB/I/2007

Yang bertanda tangan dibawah ini KEPALA DINAS PERHUBUNGAN KOTA MAKASSAR, menerangkan bahwa :

Nama : HAIDAR MAKATITTA
NIM/Jurusan : B 111 01 169 / Humas dan Pembangunan
Instansi/Pekerjaan : Mahasiswa Fak. Hukum UNHAS
Alamat : Komp. Perum Wesabbe Blok A / 18 Makassar.

Benar yang bersangkutan telah mengadakan Penelitian pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dari Tanggal 29 Nopember 2006 s/d 26 Januari 2007. Sesuai dengan Judul Penelitian "**TINJAUAN SOSIOLOGI HUKUM TERHADAP SK WALIKOTA MAKASSAR NO. 15 TAHUN 2005 TENTANG TRAYEK ANGKUTAN JALUR MAKASSAR MALL - BTP**". Berdasarkan Surat Izin Penelitian dari Kantor Kesatuan Bangsa Nomor 070/ 1952 I/KKB.2006 Tanggal September 2006.

Demikian surat keterangan ini diberikan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 29 Januari 2007

An. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KEPALA BAGIAN TATA USAHA



MUH. GUNAWAN, SE, MM