



TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN FUNGSI DINAS

PERHUBUNGAN DI BIDANG PERALTYAN JALAN

DI KOTA MAKASSAR

OLEN

19-1-2007
Fale-Hulen
1(satu)es
H
B24/19-1-7
35746

MUHARDIN
B 111 99 190

BAGIAN HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN

MAKASSAR
2006

HALAMAN JUDUL

**TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN FUNGSI DINAS
PERHUBUNGAN DI BIDANG ANGKUTAN JALAN
DI KOTA MAKASSAR**

Oleh :

**M U H A R D I N
B 1 1 1 9 9 1 9 0**

SKRIPSI

**Diajukan Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi Sarjana
Dalam Bagian Hukum Administrasi Negara Program Studi Ilmu Hukum**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN
MAKASSAR
2006**

PERSETUJUAN PEMBIMBING

Menerangkan bahwa skripsi mahasiswa :

Nama : MUHARDIN
Nomor Induk : B111 99 190
Program : ILMU HUKUM
Bagian : HUKUM ADMINISTRASI NEGARA
Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN
FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN DI
BIDANG ANGKUTAN JALAN DI KOTA
MAKASSAR

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, Agustus 2006

Pembimbing I



A. Wardiyah Yahya, S.H
NIP. 130 369 520

Pembimbing II



Arman Mattono, S.H
NIP. 132 010 566

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi dari :

Nama : MUHARDIN
No. Pokok : B 111 99 190
Bagian : Hukum Tata Negara Dan Hukum Administrasi Negara
Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN FUNGSI DINAS
PERHUBUNGAN DI BIDANG ANGKUTAN JALAN DI
KOTA MAKASSAR

Telah diperiksa dan disetujui oleh Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Makassar, Agustus 2006



Prof. Dr. Syamsul Bachri., SH. MS
Nip. 130 936 997

PENGESAHAN SKRIPSI
TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN FUNGSI DINAS
PERHUBUNGAN DI BIDANG ANGKUTAN JALAN
DI KOTA MAKASSAR

Disusun dan diajukan Oleh:

MUHARDIN

NIM : B 1 1 1 9 9 1 9 0

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Ujian Skripsi yang dibentuk dalam
rangka Penyelesaian studi program Sarjana pada Bagian Hukum
Administrasi Negara Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Tanggal 22 Agustus 2006
dan Dinyatakan Diterima

Panitia Ujian

Ketua



Prof. Dr. Abdul Razak, S.H., M.H
NIP 131 287 216

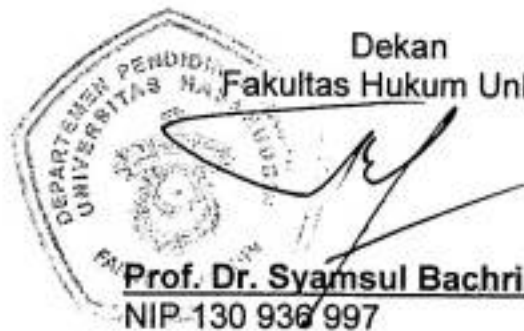
Sekretaris



Zilkifli Aspan, S.H., M.H
NIP 132 306 716

Dekan

Fakultas Hukum Unhas



Prof. Dr. Syamsul Bachri, S.H., M.S
NIP-130 936 997

ABSTRAK

MUHARDIN (B 111 99 190), "Tinjauan Yuridis Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan di Bidang Angkutan Jalan di Kota Makassar". Dibawah bimbingan A. Wardiyah Yahya, S.H Selaku pembimbing I dan Arman Mattono, S.H. Selaku Pembimbing II.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar serta faktor-faktor apa yang menjadi kendala terhadap pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar.

Penelitian ini secara umum dilaksanakan di Kota Makassar dan khususnya dinas perhubungan kota makassar. data primer diperoleh dari hasil wawancara serta data skunder diperoleh dengan studi kepustakaan. Data yang diperoleh kemudian dianalisa secara kualitatif kemudian dipaparkan secara deskriptif.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di Kota Makassar sudah berjalan efektif sesuai dengan peraturan perundang-undang yang berlaku. Adapun yang menjadi kewenangan dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar yaitu (1). Pengujian Kendaraan Bermotor; (2). Trayek; (3). Retribusi Angkutan. dalam menjalankan kewenangannya masih ada kendala yang sering dihadapi antara lain: faktor teknis seperti kekurangan personil; dan faktor non-teknis seperti kesadaran dan pengetahuan masyarakat tentang hukum yang kurang terutama yang berkaitan dengan kewenangan dinas perhubungan di bidang angkutan jalan serta budaya masyarakat yang negatif.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalaamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakaatuh.

Alhamdulillah, atas Rahmat dan Karunia dari Allah SWT, serta kasih sayang dari-Nya sehingga dengan segala keterbatasan penulis dapat juga menyelesaikan skripsi ini, *Rabbi, Zidniy 'ilman Warzuqniy Fahman.* bimbinglah hati kami selalu di jalan yang engkau berkati. Begitu pula Shalawat tak henti-hentinya penulis haturkan kepada yang mulia Rasulullah Muhammad SAW cahaya diatas cahaya, ahlulbait yang disucikan, yang menjadi gerbang ilmu pengetahuan serta penerang bagi seru sekalian alam. *Allahumma, shollu 'alaihi wa 'alihi, shollu 'alaihi wa 'alihi, shollu 'alaihi wa 'alihi.* kumpulkanlah kami dalam golonganmu.

Adapun maksud dari penyusunan skripsi ini adalah sebagai syarat akademik dalam menyelesaikan pendidikan Strata satu guna mendapat gelar Sarjana Hukum di bagian Hukum Administrasi Negara pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar. Setelah sekian lama penulis bergelut di dunia kampus, sampai jualah pada etape terakhir dari perjalanan panjang dari sebuah

proses pengembaraan ilmu pengetahuan khususnya dibidang hukum.

Terimakasih tak terhingga buat ayahanda Muhammad Thayeb Abbas dan ibunda Wahyuni Tjamma, *Allahummaghfirlahuma, Warhamhuma Kamaa Rabbayaniy Saghiyraa.* -sembah sujud yang setulusnya dari ananda- atas kasih sayang dan ketulusan yang diberikan selama ini.

Kepada Istriku Tercinta Hajar Chairuddin atas kesetiaan dan ketabahan mendampingi penulis. Juga kepada Anak-anakku Suhrawardi Ahmad Muhardi dan Muhammad Shadra Ali Muhardi yang menjadi spiritku. *Yaa Allah, Tunjukilah Kami jalan-MU yang Lurus yang engkau Berkahi dan telah dijanjikan.*

Penulis dengan kerendahan hati menyadari bahwa begitu banyak pihak yang membantu dalam penyusunan skripsi ini, dengan demikian penulis mengucapkan banyak terima kasih, semoga Allah SWT senantiasa membalasnya dengan balasan yang lebih baik. antara lain kepada :

1. Bapak Prof. Dr. dr. Idrus Paturusi, SPBO selaku Rektor Universitas Hasanuddin. Semoga Allah SWT memberi kearifan dan kecemerlangan, jauh dari kelalaian memimpin Universitas ini. Padamu, harapan besar seluruh civitas akademik disandarkan.

proses pengembaraan ilmu pengetahuan khususnya dibidang hukum.

Terimakasih tak terhingga buat ayahanda Muhammad Thayeb Abbas dan ibunda Wahyuni Tjamma, *Allahummaghfirlahuma, Warhamhuma Kamaa Rabbayaniy Saghiyraa.* -sembah sujud yang setulusnya dari ananda- atas kasih sayang dan ketulusan yang diberikan selama ini.

Kepada Istriku Tercinta Hajar Chairuddin atas kesetiaan dan ketabahan mendampingi penulis. Juga kepada Anak-anakku Suhrawardi Ahmad Muhardi dan Muhammad Shadra Ali Muhardi yang menjadi spiritku. *Yaa Allah, Tunjukilah Kami jalan-MU yang Lurus yang engkau Berkahi dan telah dijanjikan.*

Penulis dengan kerendahan hati menyadari bahwa begitu banyak pihak yang membantu dalam penyusunan skripsi ini, dengan demikian penulis mengucapkan banyak terima kasih, semoga Allah SWT senantiasa membalasnya dengan balasan yang lebih baik. antara lain kepada :

1. Bapak Prof. Dr. dr. Idrus Paturusi, SPBO selaku Rektor Universitas Hasanuddin. Semoga Allah SWT memberi kearifan dan kecemerlangan, jauh dari kelalaian memimpin Universitas ini. Padamu, harapan besar seluruh civitas akademik disandarkan.

2. Bapak Prof. Dr. Syamsul Bachri, S.H, M.S selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Semoga Allah SWT senantiasa memberi petunjuk dalam setiap langkahnya guna kemajuan dan kejayaan Almamater.
3. Ibu Ny. A. Wardiyah Yahya, S.H. Selaku pembimbing I dan bapak Arman Mattono, SH. Selaku pembimbing II yang telah membimbing dan membukakan jalan bagiku dalam menyelesaikan skripsi ini. Terima kasih atas keikhlasan dan kemudahannya. *Ilahiy*, murahkanlah rezekinya dan mudahkanlah segala urusannya.
4. Dosen Tim Penguji atas kehadiran dan kemurahan hatinya untuk menguji kami, *ilahiy, berkahilah segala perbuatannya dan kabulkanlah segala keinginannya.*
5. Dosen-dosenku, atas didikan dan bimbingannya selama menuntut ilmu. Semoga semakin menunjukkan kearifan dan dedikasi serta pengabdian yang tinggi di masa mendatang untuk kejayaan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin. Semoga ilmunya bermanfaat bagi kemanusiaan.
6. Staf Dinas Perhubungan Kota Makassar atas waktunya selama penelitian.
7. Staf Akademik dan Tata Usaha Fakultas Hukum UNHAS atas bantuannya selama kuliah. semoga Allah membalasnya.

8. Saudaraku Akhmad Ritauddin, S.H., Arafid, S.H., Muhammad Subhan, S.H., Hamka S.H. Yang mengajarku tentang makna hidup.
9. Sahabatku yang jauh disana, Rudi Hartono, Muhammad Hazairin, Wahyudi Rauf, Rhin Papatungan. Do'aku menyertai dimanapun kalian berada.
10. Keluarga Besar KONTRA, HMI Komisariat Hukum, HMI Cabang Makassar Timur, Lembaga Pers Mahasiswa Islam, AL-Catraz, Minority. Perjalanan kita masih panjang semoga kita bisa mewujudkan cita-cita kita bersama.
11. Teman-teman senasib dan sependeritaan dikampus merah tammalanrea (Arlan Riza Komuna *Echa*. Akhdiari Harpa. Dj *Ririeg*, Rahman *Brandy*, Nusmar BN Samad *Umma*).
Semangatlah Kawan.
12. Keluarga besar "Supremasi HUKUM 99"; akhirnya kami berhasil juga menyelesaikan studi .
13. Rekan-rekan Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar. Selamat menuntut ilmu.
14. Semua pihak yang telah membantu penyelesaian skripsi dan studi ini. Juga kepada semua orang yang berbuat baik kepada penulis.

Penulis sebagai manusia biasa merasa bahwa hasil dari penulisan skripsi ini sungguh jauh dari kesempurnaan, olehnya itu kami senantiasa mengharapkan saran dan kritik guna kearah yang lebih baik. Terima kasih atas semuanya, semoga bermanfaat buat kita semua. amien.

Billahit Taufiq Wal Hidayah.

Wassalaamu Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Makassar, Agustus
2006

Penulis

DAFTAR ISI



HALAMAN JUDUL.....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	iv
LEMBAR PENGESAHAN	v
ABSTRAK.....	vi
KATA PENGANTAR	vii
DAFTAR ISI	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	8
C. Tujuan dan Kegunaan Penulisan	8
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	11
A. Pengertian Fungsi.....	11
B. Pengertian Kewenangan.....	14
C. Dinas Perhubungan Di Bidang Angkutan Jalan.....	20
D. Landasan Yuridis Dinas Perhubungan Di Bidang Angkutan Jalan.....	27
BAB III METODE PENELITIAN.....	35
A. Lokasi Penelitian	35
B. Jenis Dan Sumber Data.....	35

1. Jenis Data.....	35
2. Sumber Data.....	36
C. Teknik Pengumpulan Data.....	36
1. Wawancara.....	36
2. Studi Pustaka.....	37
D. Analisis Data.....	37
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	38
A. Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Di Bidang Angkutan Jalan Di Kota Makassar.....	38
B. Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Di Bidang Angkutan Jalan Di Kota Makassar.....	56
BAB V PENUTUP.....	59
A. Kesimpulan.....	59
B. Saran.....	61

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia pasca reformasi tahun 1998 yang ditandai dengan runtuhnya rezim orde baru telah mengalami perubahan besar dalam sistem hukum ketatanegaraan. Wacana ini begitu pesat perkembangannya sehingga pemerintah Indonesia dituntut untuk selalu memperhatikan nilai-nilai demokrasi dalam setiap pengambilan kebijakan.

Seiring perjalanan besar rangkaian sejarah bangsa Indonesia, dengan lahirnya konstitusi dan amandemen Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 yang kemudian berimplikasi kepada lahirnya Undang-undang tentang Otonomi daerah yang terdiri dari Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah dan Undang-undang Nomor 33 Tahun 2004 tentang Perimbangan Keuangan Antara Pusat dan Daerah.

Dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, pada Pasal 1 butir (5) memaparkan bahwa : "Otonomi Daerah adalah hak, wewenang, dan kewajiban daerah otonom untuk mengatur dan mengurus sendiri urusan

pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat sesuai dengan peraturan perundang-undangan”

Dampak otonomi daerah adalah diberikannya kewenangan yang seluas-luasnya kepada daerah untuk mengurus rumah tangganya sendiri secara mandiri dan bertanggung jawab sebagaimana yang tertuang dalam TAP MPR-RI Nomor XV/MPR/1998 Tentang Penyelenggaraan Otonomi Daerah: Pengaturan, Pembagian dan Pemanfaatan Sumber Daya Nasional yang Berkeadilan, Serta Perimbangan Keuangan Pusat dan Daerah dalam Kerangka Negara Kesatuan Republik Indonesia. Namun demikian penyelenggaraan Otonomi daerah dilaksanakan dengan prinsip-prinsip demokrasi, pemerataan dan keadilan, partisipasi masyarakat serta memperhatikan potensi dan keanekaragaman daerah.

Disisi lain dengan adanya otonomi daerah, fenomena yang muncul adalah daerah-daerah seakan-akan berlomba-lomba untuk mengajukan aspirasinya kepada pemerintah pusat untuk menjadi daerah otonom yang dulunya hanya satu daerah kini melakukan pemekaran menjadi beberapa daerah yang masing-masing otonom.

Selain dari hal tersebut diatas, Implikasi yang lain seiring bergulirnya otonomi daerah sebagaimana digambarkan oleh Bambang Yudoyono (2001:13) adalah sebagai berikut :

1. Implikasi terhadap hubungan Eksekutif dan Legislatif;
Implikasi terhadap hubungan Eksekutif dan Legislatif di daerah dapat bersifat positif dan dapat bersifat negatif. Dimensi yang positif dari pemberdayaan terhadap lembaga legislatif daerah yaitu DPRD akan lebih aktif dalam menangkap aspirasi yang berkembang dalam masyarakat, kemudian mengadopsinya dalam berbagai bentuk kebijakan di daerah bersama-sama Kepala Daerah. Implikasi yang berdimensi negatif yaitu kemungkinan terjadi konflik yang berkepanjangan antara Kepala Daerah dengan DPRD. Akibatnya, pelayanan dan perlindungan kepada masyarakat menurun yang kemudian dikhawatirkan akan mendorong munculnya ketidakpercayaan masyarakat kepada pemerintah di daerah.
2. Implikasi terhadap keuangan daerah;
Bahwa hal tersebut sangat berhubungan erat dengan penghasilan yang dihasilkan melalui penggalan kekayaan alam di suatu daerah tertentu kurang dapat dinikmati secara optimal melalui dana perimbangan yang dianggap kurang adil.
3. Implikasi terhadap pengembangan dan pembinaan birokrasi lokal;
Dengan diserahkannya kewenangan yang luas kepada daerah, maka implikasi berdimensi positif terhadap pengembangan dan pembinaan birokrasi lokal adalah menyangkut pengembangan organisasi dan karier aparatur pemerintah daerah. Sedangkan implikasi yang berdimensi negatif adalah kemungkinan timbulnya struktur organisasi yang bebas dan tak terkendali, misalnya dalam hal perekrutan pegawai negeri yang berdasarkan atas hubungan kekerabatan yang kini tampak di berbagai daerah saat ini."

Kewenangan yang diberikan kepada daerah dalam hal ini pemerintah kabupaten/kota menurut Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah, pasal 14 ayat 1, adalah sebagai berikut :

1. perencanaan dan pengendalian pembangunan;
2. Perencanaan, Pemanfaatan dan Pengawasan tata ruang;
3. Penyelenggaraan ketertiban umum dan ketentraman umum;
4. Penyediaan sarana dan prasarana umum;
5. Penanganan bidang kesehatan;
6. Penyelenggaraan Pendidikan;
7. Penanggulangan masalah sosial;
8. Pelayanan bidang ketenagakerjaan;
9. Fasilitas pengembangan koperasi, usaha kecil dan menengah;
10. Pengendalian lingkungan hidup;
11. Pelayanan pertanahan;
12. Pelayanan kependudukan dan catatan sipil;
13. Pelayanan administrasi umum pemerintahan;
14. Pelayanan administrasi penanaman modal;
15. Penyelenggaraan pelayanan dasar lainnya;
16. Urusan wajib lainnya yang diamanatkan oleh peraturan perundang-undangan;

Dalam menganalisis faktor sarana dan prasarana, saya fokuskan perhatian pada masalah perhubungan atau transportasi. Karena ketika ditelaah lebih dalam ternyata mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam memantapkan perwujudan wawasan nusantara. Dengan adanya sarana transportasi yang memadai maka dapat terjalin interaksi dengan daerah lain di seluruh wilayah negara Republik Indonesia sehingga tetap memperkokoh kesatuan. Selain itu, dengan adanya transportasi yang baik akan menentukan kemajuan perekonomian dan kelancaran pembangunan disuatu daerah.

Makassar adalah sebuah kota yang berada tepat di jantung Negara Republik Indonesia juga menjadi pintu gerbang menuju kawasan timur Indonesia sehingga menjadi salah satu pusat perekonomian yang penting. Perekonomian suatu daerah bisa berjalan efektif ketika ditunjang dengan sarana dan prasarana yang memadai.

Dalam menanggapi hal ini, pemerintah Kota Makassar perlu membentuk sebuah lembaga khusus untuk menangani masalah itu yakni dinas perhubungan dengan sub-sub dinas, yaitu :

1. Sub dinas perhubungan darat.
2. Sub dinas perhubungan laut.

3. Sub dinas perhubungan Udara.
4. Sub dinas pengembangan sistim.
5. Sub dinas pos dan telekomunikasi.

Dalam skripsi ini, penulis lebih mengerucutkan pada pokok permasalahan di bidang angkutan jalan yang merupakan salah satu seksi dari sub dinas perhubungan darat yaitu seksi Angkutan darat dan terminal, karena begitu banyak fenomena yang terjadi yang berkaitan dengan hal tersebut misalnya munculnya keluhan sebagai akibat dari penerbitan izin trayek yang diberikan kepada pengusaha angkutan umum. Pihak-pihak terkait mengeluh karena penerbitan izin trayek tersebut dikeluarkan begitu saja tanpa pertimbangan yang lebih mendalam sehingga terjadi penumpukan kendaraan angkutan umum dalam sebuah jaringan trayek yang berpengaruh negatif pada pendapatan.

Hal lain yang bisa menjadi problem adalah bagaimana penentuan tarif angkutan umum yang selama ini diterapkan di Kota Makassar baik secara prosedural maupun bagaimana aturan-aturan yang mengatur untuk itu.

Kebanyakan masyarakat awam belum mengetahui dimana batas-batas kewenangan antara dinas perhubungan di bidang angkutan jalan dengan pihak kepolisian karena dalam praktek di lapangan sering terjadi benturan kewenangan dalam

menjalankan tugas, misalnya mengenai fungsi dinas lalu lintas dan angkutan jalan raya (DLLAJR) dengan pihak kepolisian khususnya bagian jalan raya hal ini dapat dilihat dengan ketimpangan yang terjadi di jalan raya pada saat para aparat dari kedua belah pihak turun ke jalan raya melakukan pemeriksaan dimana dapat bahkan sering kita lihat ketidakmampuan melaksanakan tugas dari wewenang mereka masing-masing.

Seperti halnya kota metropolitan yang lain, arus urbanisasi yang deras sehingga pengguna jalan semakin meningkat. Pemandangan yang sering disaksikan di jalan-jalan kota Makassar adalah begitu padatnya kendaraan yang beroperasi di jalan yang berakibat jalanan tampak semakin sempit yang dampaknya sering terjadi kemacetan.

Disisi lain, kendaraan yang melewati jalan tidak memperhatikan kelas jalan dan tonase sehingga jalan cepat rusak dan semakin memprihatinkan. Selanjutnya tindakan aparat terkait yang bertugas untuk itu sangat tidak efektif karena masih membiarkan kondisi seperti itu tetap terjadi.

Oleh karena itu penulis merasa tertarik untuk membahas permasalahan tersebut di Kota Makassar, karena masih begitu banyak penyimpangan yang terjadi di lapangan yang menyangkut aspek tersebut. Dengan demikian kami mencoba mengupasnya

dengan memilih judul "TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN DI BIDANG ANGKUTAN JALAN DI KOTA MAKASSAR".

B. Rumusan Masalah.

Uraian latar belakang masalah tersebut memiliki ruang lingkup permasalahan yang cukup luas sehingga dalam pembahasan selanjutnya perlu dirumuskan masalah yang muncul agar memudahkan dan memfokuskan penelitian dan pembahasan ke arah judul yang dipilih.

Adapun beberapa rumusan permasalahan sebagai landasan pembahasan ini adalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pelaksanaan fungsi dinas perhubungan dibidang angkutan jalan di Kota Makassar?
2. Apakah faktor-faktor penghambat pelaksanaan fungsi dinas perhubungan dibidang angkutan jalan di Kota Makassar?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.

Dalam pembuatan skripsi ini sudah tentu Penulis memiliki tujuan dan kegunaan tersendiri yang merupakan faktor pendukung dalam penulisan skripsi ini.

Secara lengkap dapat Penulis paparkan sebagai berikut :

Tujuan.

- a. Untuk mengetahui mengenai pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar .
- b. Untuk mengetahui faktor-faktor penghambat pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar.

Kegunaan.

- a. Kegunaan Teoritis.

Adapun kegunaan teoritis terutama dalam rangka mengembangkan khasanah ilmu pengetahuan pada umumnya, dan hukum administrasi negara pada khususnya.

- b. Kegunaan Praktis

- (1) Merupakan media bagi Penulis untuk menyumbangkan wacana dan pemikiran dalam rangka turut memberikan kontribusi pemikiran tentang Pelaksanaan Fungsi kewenangan dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar.
- (2) Merupakan investasi berharga bagi Penulis kelak apabila akan berkiprah dalam kehidupan masyarakat serta profesi hukum di masa depan.

- (3) Sebagai salah satu prasyarat dalam penyelesaian studi di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Fungsi.

Dalam kehidupan sehari-hari, sering kali mendengar istilah fungsi. Sekarang penulis mencoba untuk membahas definisi fungsi tersebut.

Kata Fungsi berasal dari bahasa Inggris yaitu (*Function*) dan bahasa Belanda yaitu (*Functie*) yang kemudian disadur kedalam bahasa Indonesia menjadi *Fungsi*.

Menurut Kamus Besar bahasa Inggris (John M. Echols, 1996:260) fungsi (*Function*) berarti : kedudukan; jabatan.

Dalam kamus bahasa Belanda (Rineka Cipta, 1995:454) fungsi (*Functie*) berarti : jabatan; pekerjaan; tugas; lingkungan pekerjaan.

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (1999:298) menjelaskan Fungsi adalah :

1. Jabatan atau pekerjaan yang dilakukan;
2. Kegunaan suatu hal;
3. Cara kerja suatu organ tertentu.

Sedangkan dalam kamus bahasa Indonesia (J. S. Badudu dkk, 1996:412) fungsi berarti : jabatan; pekerjaan; hal-hal yang menyangkut pekerjaan atau jabatannya.

Dalam kamus istilah Peraturan Perundang-undangan (1998:130) menuliskan Fungsi sebagai sekelompok pekerjaan, kegiatan, usaha-usaha dimana antara satu dengan yang lainnya terjadi hubungan erat untuk melaksanakan segi-segi tugas pokok.

Sedangkan dalam kamus Hukum (Sudarsono, 1992:134) fungsi berarti jabatan; hal ini diatur dalam KUHPidana pasal 22, yaitu :

"Barang siapa dengan kekerasan atau ancaman kekerasan melawan seorang pejabat yang sedang melakukan tugas dengan sah, atau orang menurut kewajiban undang-undang atas permintaan pegawai negeri memberi pertolongan kepadanya, diancam karena melawan pegawai negeri, dengan pidana penjara paling lama satu tahun empat bulan atau denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah."

Untuk lebih memperjelas pengertian fungsi secara luas, kita merujuk pendapat beberapa ahli yang membahas tentang fungsi.

Menurut J.H.A Logeman (1975:141) bahwa dalam bentuk penjelmaan sosialnya, negara itu adalah organisasi, yaitu suatu

perikatan fungsi-fungsi. Maka dengan itu fungsi dimaksudkan suatu lingkungan kerja yang terperinci dalam rangkaian keseluruhan. Dalam hubungannya dengan negara, fungsi disebut jabatan dimana negara merupakan organisasi jabatan.

Menurut Djokosutono (1982:15) menjelaskan arti fungsi sebagai berikut ;

1. Arti pertama dalam lapangan *Natuurwetenschap* yaitu arti yang sering dipakai dalam ilmu pasti.
Fungsi berarti "tergantung pada".
Misalnya : $y = f(x)$ (dibaca ; y sama dengan fungsi x), artinya harga y tergantung pada x. *De waarde van y is afhankelijk van de waarde van x is afgeleid van de waarde van x.* Untuk tiap-tiap harga yang kita berikan kepada x dan akan kita peroleh harga yang tertentu untuk y. X adalah variabel sedangkan y tidak.
contoh : $y = 3x$
 $x = 5, y = 15$
 $x = 7, y = 21$
Dalam aljabar fungsi merupakan kompleks tersendiri disamping logaritma, reeksen, limit dan lain-lain.
2. Arti kedua dalam lapangan *Natuurwetenschap* atau arti pertama dalam lapangan *Geisterwetenschap*.
Fungsi yang berartikan tugas, taak, ambt, werkkring, in het verband met het geheel.
Misalnya tugas pamong praja, tugas menteri. Ini tidak dapat dipandang tersendiri.
3. Arti ketiga dalam lapangan *Natuurwetenschap* atau arti kedua dalam lapangan *Geisterwetenschap*.
Fungsi adalah hubungan timbal-balik antara bagian dengan keseluruhan atau antara bagian dengan bagian.
Wederkerige beïnvloeding tussen het onderdeel en het geheel of tussen de onderdelen onderling.
Misalnya fungsi hukum (deel) terhadap negara (geheel) atau fungsi negara (deel) terhadap masyarakat (geheel). atau fungsi hukum (deel) terhadap ekonomi (deel). kalau

ekonomi maju, hukum bagaimana. Atau antara hukum (deel) dengan moral (deel). Juga antara moral (deel) dan (leven).

4. Arti keempat *Natuurwetenschap* atau arti ketiga dalam *Geisterwetenschap*.
Fungsi yang berartikan kegunaan, werking.
misalnya fungsi perekonomian terhadap perkembangan kebudayaan manusia jika seandainya kita bersandar pada marxisme (historismaterialisme)."

Dari berbagai penjelasan tentang Fungsi diatas penulis mengambil kesimpulan bahwa fungsi adalah tugas yang berkaitan dengan jabatan atau pekerjaan.

B. Pengertian Kewenangan

Kata kewenangan berasal dari kata dasar wenang yang diberi imbuhan ke-an. Kewenangan yang biasa juga disebut kompetensi berasal dari bahasa Inggris (*competence*), dan dari Bahasa Belanda (*competentie*)

Dalam kamus bahasa Indonesia (J.S. Badudu dkk, 1996:1625) kewenangan mempunyai arti sebagai berikut:

"Wenang, hak, kuasa;

Berwenang, mempunyai hak atau kuasa untuk menentukan sesuatu atau bertindak terhadap sesuatu; *tidak* __ *mengambil keputusan*; __ *mengangkat seseorang untuk suatu jabatan*;

Wewenang, kewenangan, hak, kekuasaan; *presiden mempunyai* __ *untuk mengangkat dan memberhentikan menteri*;

Sewenang-wenang, sesuka hati, berlantas angan; *perbuatan* __ *terhadap seseorang adalah perbuatan melanggar hukum*; berbuat sewenang-wenang, berbuat

tidak semena-mena, perbuatan atau hal melanggar hukum; *memecat pegawai tanpa alasan yang jelas adalah — atasan terhadap bawahannya.*"

Kamus besar bahasa Indonesia susunan W.J.S POERWADARMINTA yang diolah kembali oleh Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa Departemen Pendidikan dan Kebudayaan (1987: 1150), dijelaskan bahwa Wewenang mengandung arti bahwa adalah hak dan kekuasaan untuk melakukan sesuatu.

Dalam kamus bahasa Inggris (John M. Echols 1996:132) kewenangan (*competence*), berarti :

- o Kecakapan; kemampuan; kompetensi,
- o wewenang. This matter does not lie within his __. hal ini tidak termasuk wewenangnya.

Dalam kamus bahasa Belanda (Rineka Cipta dkk, 1995:264) wewenang (*competentie*) berarti:

"Zn.;v.;(-s) = kompetensi; wewenang. *Dat behootniet tot mijn __* = itu bukan (tidak termasuk wewenanku."

Sedangkan dalam kamus Hukum (Sudarsono 1992:81) wewenang berarti :

"Kewenangan mengadili; kompetensi; kewenangan (kekuasaan) untuk menentukan sesuatu"

Ada beberapa pendapat para sarjana mengenai pengertian kewenangan diantaranya :

Max Weber pada tahun 1957 (Faturrohman 2002: 35-36) mengemukakan bahwa kewenangan itu terdiri dari:

- a. Kewenangan tradisional;
- b. Kewenangan kharismatik;
- c. Kewenangan legal rasional.

Kewenangan tradisional merupakan bentuk kewenangan yang didasarkan pada kebiasaan yang telah terbentuk dalam masyarakat sebagai sesuatu yang telah terpolakan. Salah satu contohnya adalah munculnya istilah kewenangan sakral, didasarkan pada faktor keturunan yang diakui. Seseorang yang merupakan keturunan dari yang memiliki kewenangan maka pada gilirannya akan mendapat posisi kewenangan tersebut. contoh untuk kewenangan ini adalah masyarakat bangsa dengan bentuk negara monarkhi.

kewenangan kharismatik sebenarnya merupakan sumber kewenangan yang secara intrinsik memiliki umur yang relatif pendek. Dalam artian bahwa ketika kewenangan berada ditangan seorang figur pemimpin yang kharismatik itu dapa digiring atau dipindahkan kearah agen atau kelembagaan dan kantor publik yang permanen. peristiwa inimenurut Hague dikatakan sebagai

This Procces is called theroutinization of charisma. Sebagai contoh adalah apa yang terjadi di negara Republik Islam Iran ketika lahir pemerintahan Islam yang menggulingkan rezim monarkhi Iran dari pangeran Reza Pahlevi dengan mengatakan "in Iran, for example, Ayatollah Khomeini established an Islamic regime which continued after his death in 1989". Sampai dua atau tiga generasi kepemimpinan dewasa ini, di negara Republik Islam Iran kharisma pimpinan besar di Iran berkaca pada kharisma dari Ayatullah Ruhullah Khomeini.

Hague juga mengutip pemikiran dan karya Max Weber tentang kewenangan rasional dan formal berdasarkan hukum positif. Berdasarkan jenis kewenangan yang ketiga ini Weber menunjukkan bahwa pada jaman moderen dewasa ini bentuk kewenangan legal rasional inilah yang akan muncul kepermukaan dan sekaligus akan memarginalkan dua tipe kewenangan sebelumnya. hal ini dikuatkan oleh adanya perkembangan hubungan antara lembaga dan sumber daya manusianya dengan publiknya. Hubungan yang dibangun lebih kepada hal-hal yang berada di luar manusianya itu sendiri. Jadi peran kelembagaanyang formal dengan atribut prosedur, hukum dan lainnya menjadi *rule of the game* yang keluar dari kesadaran bersama.

Pada birokrasi moderen akan dapat diliha tendensi kearah sumber kewenangan yang ketiga ini. Dasar munculnya kewenangan ini lebih disebabkan adanya alasan rasional dan kesadaran akan perlunya *law and order* tidak didasarkan pada tradisi, personal performance sebagai leader. Kewenangan ini dianggap secara konseptual dapat membatasi penyalahgunaan kekuasaan (*abuse of power*) dengan dasar pentingnya kelembagaan atau kantor daripada tradisi yang mengikat atau kharisma seseorang.

Secara garis besar kita bisa menyimpulkan pendapat Max Weber sebagai berikut:

1. Jenis tradisional dengan basis kebiasaan dan cara-cara yang digariskan. Jenis ini berada pada jaman lampau (negara monarkhi).
2. Jenis kharismatik, didasarkan pada intensitas komitmen kepada pimpinan dan pesan-pesannya. Kewenangan ini lebih banyak terjadi pada masa perjuangan suatu bangsa dalam membidangi dan mengembangkan negaranya. Dalam hal ini kemunculannya secara sejarah empiris biasanya memunculkan banyak pemimpin-pemimpin revolusioner.

3. Jenis kewenangan legal rasional mendasarkan diri pada peraturan dan prosedur dan mengedepankan aspek publik atau kantornya bila dibandingkan dengan pilihan terhadap personalnya. Tipe ini berjalan sampai sekarang dan disebut birokrasi.

Kewenangan yang dikemukakan oleh Prajudi, (1994:76)

yang menyatakan bahwa :

"Pengertian kewenangan dan wewenang (*competence, bevoegheid*) walaupun dalam prakteknya pembedaannya tidak selalu dirasakan perlu. Selanjutnya dikatakan kewenangan adalah kekuasaan formal, kekuasaan yang berasal dari kekuasaan legislatif (diberikan oleh undang-undang) atau dari kekuasaan eksekutif administratif".

Sebagaimana halnya dengan kekuasaan, maka wewenang juga dapat dijumpai dimana-mana, walaupun tidak selamanya kekuasaan dan wewenang berada di satu tangan. Wewenang dimaksudkan adalah suatu hak yang telah ditetapkan dalam suatu tata tertib sosial untuk menetapkan kebijaksanaan, menentukan keputusan-keputusan mengenai masalah-masalah yang penting dan untuk menyelesaikan pertentangan-pertentangan. Dengan kata lain, seseorang yang mempunyai wewenang bertindak sebagai orang yang memimpin atau membimbing orang banyak.

Menurut Soerjono Soekanto (1982:277) dikatakan wewenang adalah:

"hak yang dimiliki seseorang atau sekelompok orang"

Sedangkan kewenangan Pemerintah seperti yang disebutkan dalam Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah adalah :

"Kewenangan Pemerintah adalah hak dan kekuasaan Pemerintah untuk menentukan atau mengambil kebijakan dalam rangka penyelenggaraan pemerintahan".

Jadi penekanan arti dari wewenang adalah pada hak, dan pada kekuasaan. Dipandang dari sudut pandang masyarakat, maka kekuasaan saja tanpa wewenang merupakan kekuatan yang tidak sah. Suatu kekuasaan harus mendapat pengakuan dan pengesahan dari masyarakat agar menjadi suatu wewenang.

C. Dinas Perhubungan Di Bidang Angkutan Jalan.

Dinas Perhubungan pada dasarnya adalah salah satu instansi (dinas) yang diberikan kewenangan oleh pemerintah untuk menjalankan fungsinya yang mengatur hal-hal yang menyangkut perhubungan atau transportasi. Secara administratif bertanggung jawab langsung kepada pemerintah.

Tugas utama yang paling urgen dari dinas perhubungan adalah mengatur dan memperlancar arus transportasi sebagai bentuk pelayanan publik terhadap seluruh rakyat Indonesia.

Secara garis besar Undang-undang Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah mengatur lebih rinci MENGENAI kewenangan tiap daerah untuk mengurus daerahnya masing-masing. Pemerintah dalam menjalankan wewenangnya dibagi dalam berbagai bidang dan setiap bidang memiliki batasan-batasan dalam menyelenggarakan setiap kegiatannya. Adanya batasan-batasan kewenangan dimaksudkan untuk mencegah terjadinya kerancuan dalam penyelenggaraan pemerintahan dan terjadinya penyalahgunaan wewenang didalam kubu pemerintahan itu sendiri, yang berdampak sulitnya tercapai tujuan yang ingin dicapai.

Untuk lebih memudahkan dan mengefektifkan tugas-tugas dari dinas perhubungan secara umum, maka dibentuklah tugas-tugas pembantuan dalam hal ini dikenal dengan subdinas-subdinas antara lain :

- a. Sub dinas perhubungan darat.
- b. Sub dinas perhubungan laut.
- c. Sub dinas perhubungan Udara.

6. Penyiapan rencana dan penetapan lokasi, pengelolaan jembatan timbang dan pengujian kendaraan bermotor serta pendaftaran kendaraan bermotor.
7. Pembinaan terhadap usaha jasa pelayanan sub sektor perhubungan darat tingkat provinsi.
8. Penyelenggaraan pelayanan angkutan penyeberangan sungai dan danau antar Kabupaten/Kota.
9. Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh kepala dinas sesuai bidang tugasnya.

Kewenangan Dinas Perhubungan dalam tataran pemerintah kabupaten/kota telah diberikan otonomi yang seluas-luasnya untuk mengatur dan mengurus sendiri urusannya. dalam hal ini kewenangan pemerintah Kota Makassar dibidang perhubungan darat yang merupakan hasil penjabaran dari keputusan menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor 130-67 Tahun 2000 tentang pengakuan kewenangan kabupaten dan kota yang meliputi :

- a. penyusunan dan penetapan rencana umum jaringan transportasi jalan (RUJTJ) sekunder kota.
- b. Penetapan lokasi (kelayakan lokasi), pengadaan, pemasangan dan pemeliharaan rambu lalu lintas, marka jalan,

Dalam Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan Pasal 1 Ayat (2), dikelompokkan kewenangan Pemerintah Provinsi Sulawesi Selatan di Bidang Perhubungan darat yang menjadi acuan Pemerintah Sulawesi Selatan dalam melaksanakan kewenangannya yaitu:

1. Penyiapan Lahan Pengendalian dan Pengawasan manajemen dan rekayasa Lalu lintas.
2. Penyiapan penyusunan dan penetapan jaringan transportasi jalan, penyeberangan sungai atau danau antar Kabupaten/Kota dan antar Provinsi.
3. Penyiapan pemberian perizinan pelayanan dan pengendalian kelebihan muatan dan tata tertib pemanfaatan jalan provinsi.
4. Penyiapan rencana dan program pembangunan, pemasangan, pemeliharaan alat pengawasan, pengamanan (rambu-rambu) lalu lintas dan angkutan jalan, lalu lintas angkutan sungai dan danau lintas Kabupaten/Kota.
5. Penyiapan penetapan standar batas maksimum muatan dan berat kendaraan pengangkutan barang dan tertib pemanfaatan jalan antar Kabupaten/Kota.

- alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengaman pemakai jalan, dan fasilitas pendukung di jalan kota.
- c. penyusunan dan penetapan jaringan trayek angkutan perkotaan pada wilayah kota.
 - d. penetapan tarif kelas ekonomi angkutan perkotaan serta pemberian subsidi angkutan perkotaan dalam wilayah kota.
 - e. penyelenggaraan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan kota.
 - f. penetapan rencana umum jaringan jalur kereta api perkotaan, penyusunan kebutuhan sarana dan prasarana atas prakarsa dan biaya daerah sesuai dengan sistem transportasi nasional, sistem transportasi darat, rencana umum jalan rel nasional, dan rencana umum tata ruang wilayah dalam kota.
 - g. Pembangunan dan pengoperasian Kereta api kabupaten sesuai dengan standar teknis perkeretaapian dengan mempertimbangkan grafik perjalanan kereta api (GAPEKA) atas prakarsa dan biaya daerah dan sesuai rencana umum tata ruang wilayah dalam kota.
 - h. Pelaksanaan pembangunan dan pemeliharaan alur sungai di wilayah kota.
 - i. Pemberian izin trayek bagi angkutan perkotaan dan pemberian izin usaha bagi angkutan trayek tetap dan teratur,

angkutan taksi, angkutan sewa, angkutan pariwisata, angkutan barang, angkutan barang berbahaya, alat berat, peti kemas, dan angkuta barang khusus, serta pemberian Izin operasional bagi angkutan taksi yang melayani dalam wilayah kota.

Dari sub dinas perhubungan darat sebagai bagian dari struktur organisasi dinas perhubungan terdiri dari :

- a. seksi lalu lintas jalan;
- b. seksi Angkutan dan terminal.


Dengan demikian dinas perhubungan di bidang angkutan jalan merupakan fungsi dari seksi Angkutan dan terminal yang berada dibawah struktur sub dinas perhubungan.

Dinas perhubungan dibidang angkutan jalan sebagai salah satu penyedia sarana transportasi nasional dalam penyelenggarannya berdasarkan atas beberapa azas. Azas-azas tersebut termuat dalam penjelasan Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, yaitu:

1. Azas manfaat : lalu lintas dan angkutan jalan harus dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat

dan pengembangan perikemanusiaan yang berkeimbangan bagi warga negara;

2. Azas usaha bersama dan kekeluargaan: penyelenggaraan usaha angkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan;
3. Azas adil dan merata: penyelenggaraan lalu lintas dan angkutanjalan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat;
4. Azas keseimbangan: bahwa lalu lintas dan angkutan jalan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana danm prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional;
5. Azas kepentingan umum: penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan harus lebih mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas;

- 
6. Azas keterpaduan: lalu lintas dan angkutan jalan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu saling menunjang dan saling mengisi baik intra maupun antar media transportasi;
 7. Azas kesadaran hukum: mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;
 8. Azas percaya pada diri sendiri: lalu lintas dan angkutan jalan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersandikan kepada kepribadian bangsa.

D. Landasan Yuridis Dinas Perhubungan Di Bidang Angkutan Jalan.

Dalam menjalankan setiap kewenangan diperlukan adanya legalitas yakni sesuatu yang secara materiil dan formil dijadikan landasan atau acuan. ketika pemerintah diberikan kewenangan maka diperlukan aturan hukum untuk mengimbangnya, seperti yang diungkapkan oleh Van Vollen Hooven (1987:1) bahwa badan pemerintah tanpa aturan hukum akan menjadi lumpuh tidak mempunyai wewenang apapun atau wewenangnya tidak

berketentuan, begitu pula sebaliknya badan pemerintah tanpa aturan hukum administrasi negara akan bebas sepenuhnya, karena dapat menjalankan wewenangnya menurut kehendaknya sendiri.

Oleh karena itu dalam pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan merujuk ke beberapa pedoman yang berbentuk peraturan perundang-undangan, sebagai berikut :

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2004 tentang Pemerintahan Daerah.
3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan.
4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 42 tahun 1993 Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor Di Jalan.
5. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan.
6. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 44 tahun 1993 Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

7. Peraturan Daerah Provinsi Sulawesi Selatan Nomor 20 Tahun 2001 tentang Pembentukan, Organisasi, dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Provinsi Sulawesi Selatan.
8. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Wilayah Kota Makassar.
9. Keputusan Walikota Makassar Nomor 12 Tahun 2003 tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan Dalam Wilayah Kota Makassar.
10. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 26 Tahun 2005 tentang Pembentukan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar.

Adapun Fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan yang termaktub dalam bentuk aturan, yakni sebagai berikut :

1. Penyusunan jaringan trayek angkutan kota.

Dalam melaksanakan penyusunan trayek angkutan kota, yang perlu diperhatikan adalah bahwa pelayanan angkutan kota dilaksanakan dalam jaringan trayek yang

berada dalam satu daerah kota yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan lainnya.

Dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan pada Pasal 8 ayat (4) menjelaskan ciri-ciri pelayanan trayek angkutan yaitu :

- a. mempunyai jadwal tetap dan/atau tidak berjadwal;
- b. pelayanan lambat;
- c. dilayani oleh bus umum dan/atau mobil penumpang umum.
- d. Tersedianya terminal penumpang pada awal pemberangkatan dan terminal tujuan.
- e. Prasarana jalan yang dilali memenuhi ketentuan kelas jalan.

2. Pemberian izin trayek angkutan.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum pada pasal 42 ayat (2) menjelaskan hal sebagai berikut :

- a. Surat keputusan izin trayek yang sekurang-kurangnya memuat : nomor surat keputusan, nama perusahaan,

nomor induk perusahaan, nama pimpinan perusahaan/penanggung jawab, alamat perusahaan/penanggung jawab, masa berlaku izin.

- b. Surat Keputusan pelaksanaan izin trayek yang sekurang-kurangnya memuat : nomor surat keputusan, nama perusahaan, kode trayek yang dilayani, jumlah kendaraan yang diizinkan, jumlah perjalanan per hari, sifat pelayanan, masa berlaku izin.
- c. Lampiran Surat Keputusan berupa daftar kendaraan yang sekurang-kurangnya memuat : nomor surat keputusan, nama perusahaan, nomor induk kendaraan, tanda nomor kendaraan, nomor uji, merk pabrik, tahun pembuatan, daya angkut (orang), kode trayek yang dilayani, kode pelayanan.
- d. Kartu Pengawasan Kendaraan yang sekurang-kurangnya memuat : nomor surat keputusan, nomor induk kendaraan, nama perusahaan, masa berlaku izin, trayek yang dilayani, tanda nomor kendaraan, nomor uji, daya angkut orang, daya angkut bagasi, kode trayek yang dilayani, jenis dan sifat pelayanan, jadwal perjalanan.

e. Surat Pernyataan Kesanggupan untuk memenuhi kewajiban sebagai pemegang izin trayek yang ditandatangani pemohon dan diketahui pejabat pemberi izin.

3. Pemberian izin penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan kabupaten/kota.

Dalam hal pemberian izin terhadap pengguna jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan, dipaparkan pada penjelasan pasal 25 ayat (1) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan, bahwa :

" Pada dasarnya jalan digunakan untuk kepentingan lalu lintas umum, tetapi dalam keadaan tertentu dan tetap mempertimbangkan keselamatan dan ketertiban lalu lintas umum, jalan dapat diizinkan digunakan diluar fungsi sebagai jalan antara lain untuk perlombaan-perlombaan, seperti: balapan motor, sepeda, mobil, dan sebagainya."

Pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 43 tahun 1993 Tentang Prasarana dan Lalu lintas Jalan Pasal 68 Ayat (1), ayat (2), dan ayat (3) yang memuat tentang hal-hal yang harus diperhatikan dalam pemberian

jalan dimaksud untuk menjaga keselamatan dan kelancaran lalu lintas”.

Adanya aturan-aturan tersebut dengan harapan agar mampu melaksanakan fungsinya dengan baik serta tetap sesuai dengan batas-batas kewenangan yang telah diatur.

izin penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas di jalan, adalah sebagai berikut :

- 1) "Penggunaan jalan untuk keperluan di luar fungsi sebagai jalan dan penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang dilakukan pada jalan nasional, jalan propinsi, jalan kabupaten, jalan kotamadya, dan jalan desa, dapat diizinkan apabila ada jalan alternatif yang memiliki kelas jalan yang sekurang-kurangnya sama dengan jalan yang ditutup".
- 2) "Pengalihan arus lalu lintas kejalan alternatif untuk keperluan tertentu di luar fungsi sebagai jalan dan penyelenggaraan kegiatan dengan menggunakan jalan yang dilakukan pada jalan nasional, jalan propinsi, jalan kabupaten, jalan kotamadya, dan jalan desa, harus dinyatakan dengan rambu-rambu sementara".
- 3) "Apabila penggunaan jalan selain untuk kepentingan lalu lintas tidak sampai mengakibatkan penutupan jalan tersebut, pejabat yang berwenang memberi izin menempatkan petugas yang berwenang pada ruas

BAB III

METODE PENELITIAN

Untuk memperoleh data yang riil dan informasi yang relevan dalam penulisan skripsi ini, Penulis menggunakan metode yang umum digunakan oleh para peneliti guna memperoleh gambaran yang jelas sehingga data dan informasi yang menjadi bahan acuan dikumpulkan betul-betul sesuai dengan pembahasan skripsi.

Dalam penulisan skripsi ini, Penulis melakukan penelitian dengan tata cara sebagai berikut :

A. Lokasi Penelitian.

Lokasi penelitian penulisan ini secara umum dilakukan di Kota Makassar memiliki keterkaitan secara langsung dengan objek penelitian kemudian dipilih lokasi tertentu yaitu Dinas Perhubungan Kota Makassar, dan tempat lain yang berhubungan dengan objek penelitian dalam lingkungan Kota Makassar

B. Jenis dan Sumber Data

Dari hasil penelitian yang diperoleh maka data yang diperoleh penulis menggolongkan ke dalam dua jenis, antara lain :

1. Jenis data :

a. Data kuantitatif.

adalah data yang menampilkan jumlah angka-angka dan berbentuk tabel.

b. Data kualitatif.

adalah data yang berbentuk dokumen maupun peraturan perundang-undangan.

2. Sumber Data

1. Data Primer.

Data yang diperoleh melalui kegiatan wawancara secara langsung dengan pihak yang terkait.

2. Data Sekunder.

Yaitu Data yang diperoleh melalui analisis kepustakaan berupa buku-buku, karya ilmiah, dokumen, perundang-undangan yang memuat berkaitan tentang tulisan ini. Selain itu juga melalui penelusuran studi perpustakaan dan studi internet yang berkenaan dengan kajian dalam penulisan skripsi ini.

C. Teknik pengumpulan data.

Untuk memperoleh data sebagaimana yang diharapkan, maka penulis melakukan teknik pengumpulan data sebagai berikut :

1. Wawancara.

Wawancara (*interview*) dilakukan dalam upaya memaksimalkan pengumpulan data penelitian secara langsung kepada narasumber. Teknik wawancara yang dilakukan menggunakan teknik *deep interview*. Dalam teknik wawancara ini, nara sumber dipilih sesuai dengan bidang dan keahlian dan jabatannya, dalam hal ini narasumber berkompeten yang berkaitan dengan penulisan ini.

2. Studi Pustaka.

studi pustaka merupakan teknik pengumpulan data yang umum dilakukan oleh para peneliti yaitu dengan menggunakan literatur yang berkaitan dengan materi dalam penulisan ini.

D. Analisis Data

Dalam proses penulisan ini, setelah memperoleh data dan informasi, penulis kemudian mengolah dan menganalisisnya dengan menggunakan metode kualitatif kemudian disajikan dalam bentuk deskriptif.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan DiBidang Angkutan Jalan di Kota Makassar.

Kota Makassar merupakan salah satu kota yang mempunyai kewenangan untuk mengatur daerahnya sendiri dalam hal ini melaksanakan otonomi daerah yang pucuk pemerintahan dipimpin oleh seorang walikota. Dalam pelaksanaan kewenangannya dibidang perhubungan, dilimpahkan kepada dinas perhubungan.

Dinas perhubungan berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 26 Tahun 2005 tentang Pembentukan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar terbagi menjadi beberapa bagian, antara lain :

1. Bagian Tata Usaha, terdiri dari :
 - Sub bagian umum dan kepegawaian.
 - Sub bagian keuangan dan perlengkapan.
2. Bidang prasarana Lalu lintas yang terdiri dari :
 - Seksi manajemen dan rekayasa.
 - Seksi pemeliharaan prasarana.

3. Bidang pengendalian operasional perhubungan darat, terdiri dari:
 - Seksi perizinan angkutan.
 - Seksi penertiban dan pengawasan lalu lintas.
4. Bidang perhubungan laut, terdiri dari:
 - Seksi kepelabuhanan.
 - Seksi lalulintas dan sarana pelayaran.
5. Bidang pos dan telekomunikasi, terdiri dari :
 - Seksi pembinaan pos dan telekomunikasi.
 - Seksi pengujian perangkat pos dan pengembangan telekomunikasi.

Dengan demikian tugas dinas perhubungan darat secara tersirat mempunyai kesamaan tugas dengan bidang operasional perhubungan darat yang diatur dalam pasal 10 ayat (1) Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 26 Tahun 2005 tentang Pembentukan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar yaitu melaksanakan pengendalian dan pengawasan operasional lalu lintas dan pelayanan perizinan angkutan.

Adapun fungsi dari bidang tersebut seperti yang tertulis dalam pasal 10 ayat (2) Peraturan Daerah Kota Makassar

Nomor 26 Tahun 2005 tentang Pembentukan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar, antara lain :

- 1) Penyiapan bahan perumusan kebijaksanaan teknis pengaturan pengendalian dan pengawasan teknis pelaksanaan kebijakan teknis operasional.
- 2) Penyiapan bahan bimbingan dan pengendalian teknis pembinaan ketertiban lalu lintas dan penanggulangan kecelakaan lalu lintas.
- 3) Penyiapan bahan bimbingan dan pengendalian teknis pengembangan dan pengelolaan perizinan-perizinan angkutan bidang perhubungan (orang/barang/bermotor/ tidak bermotor), perizinan sekolah mengemudi kendaraan bermotor, izin bongkar muat dan penyelenggaraan bengkel tertunjuk.
- 4) Penyiapan bahan bimbingan dan pengendalian teknis pengumpulan, pengolahan dan penyajian data dan informasi pengendalian operasional.
- 5) Pengelolaan administrasi urusan tertentu.

Menurut H Marimin selaku kepala seksi angkutan jalan dalam wawancara pada tanggal 11 agustus 2006 menyatakan bahwa :

"Dalam implementasi peraturan daerah sangat banyak yang tidak dimengerti oleh masyarakat, hal ini mungkin dapat disebabkan karena kurangnya sosialisasi yang dilakukan oleh aparat dalam hal ini dinas lalu lintas angkutan jalan raya pada saat permohonan perizinan trayek yang dilakukan oleh pengusaha angkutan jalan raya"

Pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan Kota Makassar berpedoman pada Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan dalam wilayah Kota Makassar dan dalam pelaksanaan teknisnya berpedoman pada Keputusan Walikota Makassar Nomor 12 Tahun 2003 Tentang Petunjuk Teknis Pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 Tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan dalam wilayah Kota Makassar.


Dalam penjelasan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan dalam wilayah Kota Makassar menjelaskan bahwa Peraturan Daerah Kota Makassar Tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan dalam wilayah Kota Makassar, dimaksudkan untuk lebih meningkatkan pembinaan

terjadi. Dengan demikian, angkutan akan mampu memenuhi kebutuhan masyarakat dengan tingkat pelayanan yang tinggi. Untuk itu, perlu adanya suatu tatanan yang jelas mengatur agar dapat memberikan ketertiban, kelancaran, keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan itu sendiri.

Dalam sistem transportasi jalan tercatat 3 (tiga) komponen utama yang saling berinteraksi dan terkait satu dengan yang lainnya. Ketiga komponen tersebut tidak harus ada, jika salah satu dari komponen itu tidak ada maka tidak ada transportasi. Ketiga komponen itu adalah manusia, kendaraan dan prasarana jalan. Manusia sebagai operator kendaraan dan jalan sebagai media yang digunakan kendaraan beroperasi.

Disamping ketiga komponen tersebut membentuk suatu sistem transportasi jalan, ketiga komponen ini juga merupakan penyebab terjadinya permasalahan di jalan raya misalnya kecelakaan lalu lintas, baik secara langsung maupun tidak langsung sehingga perlu adanya suatu tatanan yang jelas mengatur agar dapat memberikan ketertiban, kelancaran, keamanan dan kenyamanan bagi pengguna jalan itu sendiri.

Untuk menjamin kualitas pelayanan yang tertib dan teratur, maka pengawasan terhadap faktor-faktor yang berkaitan



langsung dengan angkutan jalan maupun dalam kaitan Pendapatan Asli Daerah dibidang retribusi perizinan akan senantiasa menjadi sasaran pembinaan yang lebih intensif mengingat misi transportasi jalan adalah urat nadi kehidupan ekonomi, politik, sosial, budaya dan pertahanan keamanan serta mampu berperan sebagai penunjang, penggerak dan pendorong pembangunan daerah.

Pengertian Angkutan seperti yang tertulis dalam Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Angkutan dalam wilayah Kota Makassar, yaitu :

"Pengangkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan".

Pengangkutan Orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang, sepeda motor dan sejenisnya yang digerakkan dengan motor penggerak yang dilayani dengan trayek tetap dan teratur maupun tidak dalam trayek.

Pengangkutan barang dengan kendaraan bermotor pada dasarnya dilakukan dengan menggunakan mobil barang dalam kota makassar yang dapat dilakukan dengan menggunakan mobil truck, pick up dan sejenisnya dengan ketentuan jumlah

barang yang diangkut tidak melebihi daya angkut tipe kendaraannya setelah memperoleh izin operasi khusus dari walikota. Teknis pengaturan mengenai jalur/ruas jalan yang dapat dilalui oleh mobil pengangkutan barang akan diatur lebih lanjut dengan keputusan walikota setelah terlebih dahulu mendengar pertimbangan Pimpinan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah Kota Makassar.

Disini yang menjadi tugas dari dinas perhubungan adalah pengujian kendaraan bermotor, penetapan jaringan trayek dan retribusi.

1. Pengujian Kendaraan Bermotor.

Pengujian kendaraan bermotor di wilayah kota Makassar dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Makassar. dalam pelaksanaannya mengacu pada Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2004 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Makassar.

Pengujian kendaraan bermotor seperti yang tertera dalam pasal 1 poin (g) Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2004 tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Makassar, adalah:

"pengujian teknis mengenai kelayakan/emisi gas buang kendaraan bermotor angkutan penumpang umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku yang diselenggarakan oleh pemerintah daerah".

Tujuan diadakannya pengujian (Pasal 2) dijelaskan sebagai berikut :

"Tujuan Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (PKB) bertujuan untuk memberikan kepastian bahwa kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan telah memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan serta tidak mencemari lingkungan serta yang tidak kalah pentingnya adalah diharapkan pengaturan ini dapat mendukung sektor peningkatan Pendapatan Asli Daerah dibidang Retribusi"

Sedangkan sasaran Penyelenggaraan Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor (pasal 3) ditujukan kepada kendaraan wajib uji sebagai berikut :

- Mobil penumpang umum;
- Mobil Bus;
- Mobil Barang;
- Kereta Tempelan;
- Kereta Gandengan.

Pasal 4 menjelaskan tentang fungsi Pengujian Berkala Kendaraan Bermotor sebagai berikut:

"Fungsi pengujian berkala kendaraan bermotor dimaksudkan untuk :

- (1) Mencegah atau memperkecil kemungkinan terjadinya :
 - a. kecelakaan lalu lintas;
 - b. gangguan terhadap lingkungan

- c. kerusakan-kerusakan berat pada waktu pemakaian;
- (2) Memberikan informasi kepada pemilik atau pemegang kendaraan bermotor mengenai dimensi, daya angkut, tekanan sumbu terberat, kelas jalan bagi kendaraan yang bersangkutan sesuai dengan yang tercantum dalam buku uji;
 - (3) memberikan saran-saran perbaikan kepada bengkel-bengkel kendaraan bermotor mengenai rehabilitasi kondisi teknis kendaraan bermotor wajib uji secara berkala;
 - (4) Menyajikan data kuantitatif mengenai potensi armada angkutan orang atau angkutan barang setempat, dalam hubungannya dengan pembinaan angkutan pada umumnya."

Adapun tata cara Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor seperti yang diungkapkan oleh Abdul Hakim, S.H, kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Makassar dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 15 Agustus 2006, bahwa :

"Menegenai tatacara pelaksanaan pengujian Kendaraan Bermotor itu telah dibuat petunjuk pelaksanaan teknis adalah sebagai berikut :

- (1) Pemilik/pengemudi kendaraan mengajukan permohonan Pembaaran Retribusi (PKB) kepada petugas loket 1;
- (2) Pemilik/pengemudi mengambil Pendaftaran PKB dan Formulir Pengujian di loket 2;
- (3) Pemilik Kendaraan memeriksakan kondisi kendarannya dan Petugas melaksanakan Pelaksanaan Pengujian Kendaraan Bermotor;
- (4) Jila tidak lulus pengujian kendaraan maka dinyatakan tidak laik jalan, kendaraan dikembalikan kepada pemilik/pengemudi melakukan proses dari awal;

- (5) jika dinyatakan lulus pengujian maka bagian administrasi akan melakukan Penulisan Buku Uji / Kartu Induk dan Pembuatan Buku Uji.
- (6) Buku Uji akan disahkan dan ditanda tangani oleh kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Pengujian Kendaraan Bermotor.
- (7) Petugas akan melakukan Pengetokan Plat Uji;
- (8) Pemilik/pengemudi mengambil Buku Uji dan Plat Uji di loket 2".

Adapun bagian-bagian yang diuji dalam Pengujian Kendaraan Bermotor antara lain :

- (1) Slide Slip Tester yaitu pengujian kedudukan roda depan kendaraan yang berguna untuk memeriksa kelurusan kendaraan ketika berjalan.
- (2) Compressor yaitu pengujian ambang batas kendaraan.
- (3) Head light Tester atau pemeriksaan lampi depan kendaraan dimana harus memenuhi syarat :
 - a) Intensitas Lampu utama minimal 12.000 CD.
 - b) Penyimpangan cahaya lampu utama adalah :
 - Ke kanan maksimal 10 cm/10 m.
 - Ke kiri maksimal 20 cm/10 m.
- (4) Car Lift yaitu pemeriksaan bagian bawah kendaraan;
- (5) Load simulator yaitu mengukur beban/muatan bayangan dimana tekanan/beban disesuaikan dengan hasil perhitungan dan maksimal kekuatan simulator 5 ton;

- (6) Brake tester yaitu pemeriksaan rem dimana efisiensi rem utama minimal 50 persen;
- (7) Axle load yaitu timbangan kosong dimana kapasitas maksimalnya 8 000 kg;
- (8) Speedometer yaitu pengukuran kecepatan.

2. Trayek.

Trayek adalah lintasan lintasan kendaraan umum untuk pelayanan jasa angkutan orang yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak berjadwal.

Untuk pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur, diatur dalam jaringan trayek yang merupakan kumpulan trayek-trayek yang menjadi satu kesatuan jaringan pelayanan angkutan orang. Jaringan trayek dalam kota (pasal 5) terdiri dari :

a. Trayek utama yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

- (1) Mempunyai jadwal tetap;
- (2) Melayani angkutan antar kawasan utama, melayani angkutan antar kawasan utama dan kawasan pendukung dengan ciri melakukan perjalanan ulang

alok secara tetap dengan angkutan yang bersifat massal;

- (3) Dilayani oleh mobil bus umum;
- (4) Pelayanan cepat dan atau lambat;
- (5) Jarak pendek;
- (6) Melalui tempat-tempat (shelter) yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

b. Trayek cabang yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

- (1) Mempunyai jadwal tetap;
- (2) Melayani angkutan antar kawasan kawasan pendukung, antar kawasan kawasan pendukung dengan kawasan pemukiman;
- (3) Dilayani dengan mobil bus umum;
- (4) Pelayanan dengan cepat dan atau lambat;
- (5) Jarak pendek;
- (6) Melalui tempat-tempat (shelter) yang telah ditetapkan untuk menaikkan atau menurunkan penumpang.

c. Trayek ranting yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

- (1) Melayani angkutan dalam kawasan pemukiman;

- (2) Dilayani dengan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum;
- (3) Pelayanan lambat;
- (4) Jarak pendek;
- (5) Melalui tempat-tempat (shelter) yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

d. Trayek langsung yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

- (1) Mempunyai jadwal tetap;
- (2) Melayani angkutan antar kawasan secara tetap dan bersifat massal dan langsung;
- (3) Dilayani oleh mobil bus umum;
- (4) Pelayanan cepat;
- (5) Jarak pendek;
- (6) Melalui tempat-tempat (shelter) yang telah ditetapkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang.

e. Trayek angkutan pinggiran kota yang diselenggarakan dengan ciri-civri pelayanan :

- (1) Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak tetap;
- (2) Pelayanan lambat;
- (3) Dilayani dengan mobil bus umum dan atau mobil penumpang umum;

(4) Tersedianya terminal penumpang sekurang-kurangnya tipe C pada awal pemberangkatan dan terminal tujuan;

(5) Prasarana jalan yang dilalui memenuhi ketentuan kelas jalan.

f. Trayek khusus yang diselenggarakan dengan ciri-ciri pelayanan :

(1) Mempunyai jadwal tetap dan atau tidak tetap;

(2) melayani angkutan antar kawasan yang tidak dilalui dan atau sebagai pendukung mobilitas penumpang angkutan umum pada masing-masing trayek a, b, c, dan trayek d diatas;

(3) Pelayanan lambat;

(4) Dilayani oleh sepeda motor sewa (ojek), Motor roda tiga (bajay), Motor becak, dan lain-lain kendaraan sejenis yang digerakkan dengan motor penggerak (mesin) sepeda motor.

Dalam penerapan tentang trayek dilapangan terbukti bahwa hal tersebut tidak sesuai. Hal ini sesuai dengan penjelasan pasal 5 Peraturan Daerah Kota Makassar nomor 14 Tahun 2002 tentang Angkutan Jalan dan Retribusi Perizinan Dalam Wilayah Kota Makassar, bahwa :

"Pembagian trayek kota yang dimaksud dalam pasal ini belum sepenuhnya dapat dilaksanakan secara konsisten dengan pertimbangan pola tata guna tanah, pola pergerakan penumpang angkutan umum, kepadatan penduduk, daerah pelayanan dan karakteristik jaringan sehingga masih memerlukan pengaturan lebih lanjut, terutama pengaturan khusus yang berkaitan dengan pemberlakuan kelas jalan yang dapat dilayani oleh kendaraan angkutan umum sesuai klasifikasi kendaraan berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku.

Untuk melakukan kegiatan angkutan kendaraan umum dalam trayek tetap dan teratur, maka diwajibkan memiliki izin trayek yang merupakan izin yang diberikan kepada badan hukum atau perorangan yang bermaksud mengoperasikan kendaraan umum angkutan kota pada trayek yang telah ditetapkan.

Pelaksanaan pemberian izin trayek dapat dilakukan dengan cara penunjukan langsung dan/atau ditenderkan secara terbuka ataupun tertutup".

Adapun persyaratan untuk memperoleh izin trayek

yaitu :

- Memiliki izin usaha Angkutan;
- Memiliki atau menguasai kendaraan bermotor yang laik jalan yaitu bukti Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) dan Bukti Tanda Uji Kendaraan Bermotor (Keur);
- Memiliki atau menguasai fasilitas penyimpanan kendaraan bermotor;
- Memiliki atau menguasai fasilitas perawatan kendaraan bermotor;

- Melampirkan kelengkapan izin trayek antara lain :
Formulir Surat Pendaftaran dan Pendataan Kendaraan bermotor (SPPKB), Tanda terima (SPPKB), dan Surat Tagihan Retribusi Daerah (STRD).

Adapun jumlah Angkutan kota di Wilayah Kota Makassar yang terdaftar sesuai dengan trayek dapat dilihat dalam tabel dibawah ini :

Daftar Jumlah Angkutan Kota Di Wilayah Makassar Sesuai Trayek

Kode Trayek	Jalan Yang Dilalui	Jumlah
A	Mks. Mall - BTN Minasa Upa	189
B	Ps. Butung - Cendrawasih - Trm. Malengkeri	497
B1	Trm. Malengkeri - Cenderawasih - Kampus. UNHAS	151
C	Mks. Mall - Tallo	247
C1	Tallo - Kampus. UNHAS	38
D	Mks. Mall - Trm. Regional Daya - Perumnas Sudiang	943
S	Mks. Mall - BTP	196
E	Mks. Mall - UNM - Perumnas Panakukang	413
E1	Perumnas Panakukang - UNM - Kampus UNHAS	152
F	Mks. Mall - Veteran - Trm. Malengkeri	331
F1	Trm. Malengkeri - Veteran - Kampus UNHAS	55
G	Mks. Mall - Ir. Sutami/Toll - Trm. Regional Daya	381
H	Mks. Mall - Perumnas Antang	356
I	Mks. Mall - STIKI - Borong	327
J	Mks. Mall - Pa'baeng-baeng - Perumnas Panakukang	222
R	Ps. Baru - Ujung Tanah - Kampus UNHAS	2
W	BTP - Trm. Daya - SMA Neg 6	50
Jumlah		4550

Sumber : Dinas Perhubungan Kota Makassar tahun 2006.

3. Retribusi.

Retribusi dalam hal ini adalah retribusi Perizinan angkutan yaitu pungutan daerah sebagai pembayaran atas pelayanan jasa pengawasan dan perizinan–perizinan angkutan.

Ada 3 (tiga) Unsur dalam retribusi menurut Peraturan daerah kota Makassar nomor 14 Tahun 2002 tentang angkutan jalan dan retribusi perizinan dalam wilayah kota Makassar yaitu :

- (1) Objek retribusi (Pasal 43) adalah pelayanan yang diberikan oleh Pemerintah Daerah terhadap perizinan angkutan yang meliputi :
- (2) Subjek Retribusi (Pasal 49) adalah Orang Pribadi atau Badan yang menikmati pelayanan jasa penerbitan perizinan dan pengawasan Angkutan yang diberikan oleh Pemerintah Daerah.
- (3) Wajib Retribusi (Pasal 50) adalah Orang Pribadi atau Badan yang menurut Peraturan Daerah diwajibkan untuk membayar retribusi perizinan dan pengawasan Angkutan yang diberikan oleh Pemerintah Daerah.

Adapun mekanisme pelayanan perizinan angkutan di kota Makassar adalah :

Bagian I : Pemohon, melakukan hal :

1. Mengisi formulir yang telah disediakan;
2. Melampirkan persyaratan yang dibutuhkan;

Bagian II : Petugas, melakukan Hal :

Loket I : Pendaftaran Dan Penelitian.

A. Pendaftaran.

1. Meneliti berkas pendaftaran dokumen administrasi permohonan pada Data Base;
2. Menerima & menolak berkas permohonan;
3. Membuat tanda terima berkas;
4. Melampirkan lembar disposisi;
5. Meneruskan berkas yang lengkap kepada unit penelitian;

B. Penelitian.

1. Memeriksa kebenaran persyaratan berkas/dokumen pemohon;
2. Memberikan paraf pada lembar disposisi;
3. Menetapkan besarnya retribusi melalui surat STRD;
4. Meneruskan berkas ke Loket II;

Loket II Pemeriksaan Dan Penyerahan.

C. Pemeriksaan Fisik Kendaraan.



- Menghadirkan kendaraan pemohon untuk diadakan pemeriksaan kelaikan fisik;
- Melakukan pemeriksaan kelaikan fisik kendaraan;
- Membuat berita acara pemeriksaan kendaraan;
- Memberikan paraf pada lembaran disposisi;
- Meneruskan berkas ke unit penerbitan pembayaran;

D. Penerbitan/Pembayaran.

- Membuat rekomendasi ke Kantor pelayanan perizinan;
- Menerima pembayaran sesuai dengan STRD;
- Membuat surat pengantar pengiriman berkas ke Kantor Pelayanan Perizinan;
- Menerima laporan proses perekaman data dalam bentuk;
 - a. Surat Pendaftaran & Pendataan Kendaraan Bermotor (SPPKB);
 - b. Surat Ketetapan Retribusi Daerah;
 - c. Surat Tagihan Retribusi Daerah;

B. Faktor-Faktor Penghambat Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan Dibidang Angkutan Jalan di Kota Makassar.

1. Pengujian Kendaraan Bermotor.

Faktor penghambat dalam Pelaksanaan Pengujian kendaraan bermotor seperti yang diungkapkan oleh Abdul Hakim, S.H, Kepala Unit Pelaksana Teknis Dinas Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kota Makassar dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 15 Agustus 2006, bahwa :

"ini berkaitan dengan otonomi daerah dimana setiap daerah melakukan kewenangannya masing-masing termasuk melakukan pengujian terhadap kendaraan bermotor. waktu yang relatif lama dalam melakukan pengurusan dan hal itu tidak diinginkan oleh masyarakat makanya mereka memilih daerah lain untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor walaupun berdomisili dimakassar. waktu pelayanan yang relatif lama itu karena kami menggunakan peralatan yang lengkap dan betul-betul sesuai dengan kondisi dan kenyataan kendaraan yang diuji, sedangkan di daerah lain mereka tidak mempunyai peralatan yang lengkap dan pengujian dilakukan di jalanan".

2. Trayek.

Faktor penghambat dalam hal Trayek dijelaskan dalam wawancara pada tanggal 15 Agustus 2006, oleh A. Faisal Majid, staf yang bertugas di sektor trayek Dinas Perhubungan Kota Makassar dalam wawancara yang dilakukan pada tanggal 15 Agustus 2006, bahwa :

"mengingat fungsi kami adalah melakukan pelayanan primakepada masyarakat dan melihat jumlah trayek sebanyak 17 jaringan trayek di kota Makasar dan kendaraan yang beroperasi dalam hal ini yang terdaftar di Dinas Perhubungan Kota Makassar sejumlah 4550 buah sehingga petugas yang ada

dilapangan cukup kerepotan untuk melakukan pengawasan. Ditambah lagi kesadaran masyarakat yang masih kurang serta budaya masyarakat lokal yang tidak mau mengalah".

3. Retribusi.

Adalah menjadi kendala dalam pelaksanaan pelayanan retribusi angkutan, dari wawancara dengan Bapak Arya, staf yang bertanggung jawab dalam menangani retribusi mengungkapkan :

"Pada umumnya masyarakat ingin cepat dan tidak sabar menunggu dalam melakukan setiap urusannya sehingga melakukan berbagai cara untuk itu, sedangkan petugas yang melayani sangat sedikit. Faktor lain adalah pelaksanaan teknis di loket yang sempit yang bisa menimbulkan kebisingan dan mengganggu konsentrasi petugas".

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan.

Dari hasil penelitian yang dipaparkan dalam pembahasan masalah, penulis dapat menarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Pelaksanaan Fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar berpedoman pada :
 - a. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 26 Tahun 2005 Tentang Pembentukan, Susunan Organisasi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan Kota Makassar.
 - b. Peraturan Daerah Kota Makassar nomor 14 Tahun 2002 Tentang Angkutan Jalan Dan Retribusi Perizinan Dalam Wilayah Kota Makassar
 - c. Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor 15 Tahun 2004 Tentang Retribusi Pengujian Kendaraan Bermotor Dalam Wilayah Kota Makassar.

Pelaksanaan Fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di kota Makassar antara lain :

- a. Pengujian Kendaraan Bermotor;
- b. Trayek;
- c. Retribusi yaitu retribusi Perizinan angkutan.

2. Faktor Penghambat

Dari hasil penelitian yang dilakukan penulis, maka dapat diambil kesimpulan bahwa faktor penghambat secara garis besarnya ada 2 yaitu :

a) Faktor Teknis yaitu faktor yang terjadi sebagai akibat dari pelaksanaan fungsi tersebut yang terjadi di lapangan, antara lain :

- Sumber Daya Manusia yang kurang secara kuantitas yaitu kekurangan personil untuk melakukan pelayanan kepada masyarakat.
- lokasi yang tidak kondusif dalam menjalankan aktifitas pelaksanaan fungsi tersebut.

b) Faktor non teknis yaitu faktor yang terjadi di lapangan yang tidak berhubungan langsung dengan pelaksanaan fungsi tersebut, antara lain :

(1) Tingkat kesadaran hukum masyarakat yang minim khususnya mengenai pelaksanaan fungsi dinas perhubungan di bidang angkutan jalan di Kota Makassar.

(2) Faktor Budaya Masyarakat Lokal dari sisi negatif antara lain :

- Ketidak sabaran masyarakat dalam melakukan setiap pengurusan.
- Tidak mau mengalah.

B. Saran.

Berdasarkan hasil penelitian dan Faktor penghambat Pelaksanaan Fungsi Dinas Perhubungan di Bidang Angkutan Jalan di Kota Makassar, maka penulis memberikan saran sebagai berikut :

- Dinas perhubungan menambah personilnya serta melakukan pelatihan-pelatihan kepada staf-stafnya guna mengetahui kewenangannya.
- Dinas Perhubungan hendaknya memilih lokasi yang strategis dan kondusif khususnya yang berkaitan langsung dengan pelayanan yang akan diberikan.
- Petugas Dinas Perhubungan melakukan sosialisasi kepada masyarakat tentang Kewenangan dinas perhubungan khususnya di bidang angkutan jalan di kota makassar.

LAMPIRAN : PERATURAN WALIKOTA MAKASSAR
 Nomor : 102 Tahun 2005
 Tanggal : 16 Desember 2005

**PENETAPAN JARINGAN TRAYEK ANGKUTAN KOTA
 DALAM WILAYAH KOTA MAKASSAR**

NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
1.	Makassar Mall - BTN. Minasaupa (Kode A)	<p>Berangkat : Makassar Mall – Jl. Nusakambangan – Jl. A. Yani – Jl. Jend. Sudirman – Jl. DR. Ratulangi – Jl. Landak – Jl. Veteran – Jl. ST. Alauddin – Jl. Talasalapang – BTN Minasa Upa.</p> <p>Kembali : BTN Minasa Upa – Jl. Talasalapang – Jl. ST. Alauddin – Jl. Andi Tanro – Jl. Kumala – Jl. Ratulangi – Jl. Jend. Sudirman – Jl. HOS. Cokroaminoto – Makassar Mall.</p>	12,1
2.	Pasar Butung – Cenderawasih – Terminal Malengkeri (Kode B)	<p>Berangkat : Pasar Butung – Jl. Butung – Jl. Sulawesi – Jl. A. Yani – Jl. Ksajjalido – Jl. Botoimpangan – Jl. Arif Rate – Jl. Cenderawasih – Jl. Dangko – Jl. Abd. Kadir – Jl. Daeng Tata – Jl. Malengkeri – Terminal Malengkeri.</p> <p>Kembali : Terminal Malengkeri – Jl. Malengkeri – Jl. Dg. Tata – Jl. Abd. Kadir – Jl. Dangko – Jl. Cenderawasih – Jl. Arif Rate – Jl. ST. Hasanuddin – Jl. Patimura – Jl. Ujung Pandang – Jl. Riburane – Jl. A. Yani – Jl. DR. W. Sudirohusodo – Jl. Butung – Pasar Butung.</p>	12,4

NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
3.	Makassar Mall – Tallo (Kode C)	<p>Berangkat : Makassar Mall - Jl. KH. Wahid Hasim – Jl. DR. Wahidin Sudirohusodo – Jl. Buru – Jl. Bandang – Jl. Mesjid Raya – Jl. Cumi-cumi – Jl. Pongtiku – Jl. U. Pandang Baru – Jl. Gatot Subroto – Jl. Ir. H. Juanda – Jl. Regge – Jl. Rappokalling - Tallo.</p> <p>Kembali : Tallo - Jl. Rappokalling – Jl. Korban 40.000 – Jl. Ir. H. Juanda – Jl. G. Subroto – Jl. U. Pandang Baru – Jl. Pongtiku – Jl. Detuk Diting – Jl. Sunu – Jl. Mesjid Raya – Jl. G. Bawakaraeng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. KH. Wahid Hasim – Makassar Mall.</p>	7,4
4.	Makassar Mall – Terminal Regional Daya – Perumnas Sudiang (Kode D)	<p>Berangkat : Makassar Mall – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. G. Sulusaraung – Jl. Mesjid Raya – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Perintis Kemerdekaan – Pusat Niaga Daya – Terminal Regional Daya – Jl. Perintis Kemerdekaan – Perumnas Sudiang.</p> <p>Kembali : Perumnas Sudiang – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. A.P. Pettarani – Jl. G. Bawakaraeng – Jl. G. Latimojong – Jl. Anudlas – Jl. Laiya – Makassar Mall.</p>	23,3

NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
5.	Makassar Mall – UNM – Perumnas Panakkukang (Kode E)	<p>Berangkat : Makassar Mall - Jl. KH. Agus Salim – Jl. Diponegoro – Jl. Andalas – Jl. Masjid Raya – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. A.P Pettarani – Jl. Mappala – Jl. Emmy Saetan – Jl. Tamalate – Jl. Toddopuli – Perumnas Panakkukang.</p> <p>Kembali : Perumnas Panakkukang – Jl. Toddopuli – Jl. Meranti – Jl. Pandang Raya – Jl. Boulevard – Jl. AP, Pettarani – Jl. Maccini Raya - Jl. Urip Sumoharjo – Ji. G. Bawakaraeng – Jl. G. Latimojong – Jl. Andalas – Jl. Laya – Makassar Mall.</p>	11,5
6.	Makassar Mall – Veteran – Terminal Malengkeri (Kode F)	<p>Berangkat : Makassar Mall - Jl. KH. Agus Salim – Jl. Diponegoro – Jl. Andalas – Jl. Buru – Jl. Bandung – Jl. Veteran – Jl. ST. Alauddin – Jl. A. Tonro – Jl. Kumala – Jl. Dg. Ngeppe – Jl. Dg. Tata – Jl. Malengkeri – Terminal Malengkeri.</p> <p>Kembali : Terminal Malengkeri – Ji. Malengkeri – Jl. Dg. Tata – Jl. Dg. Ngeppe – Jl. Kumala – Jl. Veteran – Jl. Bandung – Jl. Buru – Jl. Andalas – Jl. Sataungga – Jl. KH. Agus Salim - Makassar Mall.</p>	10,4

NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
7.	Makassar Mall – Ir. Sutami/Tol – Terminal Regional Daya (Kode G)	<p>Berangkat : Makassar Mall – Jl. KH. Agus Salim – Jl. Diponegoro - Jl. Yos Sudarso – Jl. Cakalang – Jl. Tinumbu – Jl. Ir. Sutami (Ujung)– Jl. Kima – Terminal Regional Daya.</p> <p>Kembali : Terminal Regional Daya – Jl. Kima - Jl. Ir. Sutami – Jl. Tinumbu – Jl. Cakalang – Jl. Yos Sudarso – Jl. Satangnga – Makassar Mall.</p>	20,1
8.	Makassar Mall - Perumnas Antang (Kode H)	<p>Berangkat : Makassar Mall – Jl. Dr. W. Sudirohusodo – Jl. Diponegoro – Jl. Andalas – Jl. Mesjid Raya – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Dr. Leimena – Jl. Antang Raya – Perumnas Antang.</p> <p>Kembali : Perumnas Antang – Jl. Antang Raya – Jl. Urip Sumonarjo – Jl. G. Bawakaraeng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. HOS Cokroaminoto – Makassar Mall.</p>	15,5



NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
9.	Makassar Mall – STIKI – Borong (Kode I)	<p>Berangkat : Makassar Mall – Jl. Wahidin Sudirohusodo – Jl. Diponegoro – Jl. Andalas – Jl. Mesjid Raya – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Batua Raya – STIKI – Borong.</p> <p>Kembali : Borong – Jl. Batua Raya – STIKI – Jl. Abd. Dg. Sirua – Jl. Racing Center – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. G. Bawakaraeng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. HOS. Cokroaminoto – Makassar Mall.</p>	9,3
10.	Makassar Mall - Pa'haeng-baeng - Perumnas Panakkukang (Kode J)	<p>Berangkat : Makassar Mall - Jl. Nusakambangan – Jl. A. Yani – Jl. Jend. Sudirman – Jl. Dr. Ratulangi – Jl. Landak – Jl. Veteran – Jl. ST. Alauddin – Jl. Emmy Saelan – Jl. Tamalate – Jl. Toddopuli Raya – Perumnas Panakkukang.</p> <p>Kembali : Perumnas Panakkukang – Jl. Toddopuli Raya – Jl. Tamalate – Jl. Emmy Saelan – Jl. ST. Alauddin – Jl. A. Tonro – Jl. Kumala – Jl. Dr. Ratulangi – Jl. Jend. Sudirman – Jl. rGS. Cokroaminoto – Makassar Mall.</p>	10,2

NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
11.	Makassar Mall – BTP (Kode S)	<p>Berangkat : Makassar Mall – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. G. Bulusaung – Jl. Mesjid Raya – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Perintis Kemerdekaan – Bumi Tamalanrea Permai (BTP).</p> <p>Kembali : Bumi Tamalanrea Permai (BTP) – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. A.P. Pettarani – Jl. G. Bulusaung – Jl. G. Latimojong – Jl. Andalas – Jl. Iriya – Makassar Mall.</p>	14,8
12.	Terminal Malengkeri – Cenderawasih – Kampus Unhas (Kode B1)	<p>Berangkat : Terminal Malengkeri – Jl. Malengkeri – Jl. Dg. Tata – Jl. Abd. Kadir – Jl. Dangko – Jl. Cenderawasih – Jl. Arif Rate – Jl. ST. Hasanuddin – Jl. Sawerigading – Jl. Botolempangan – Jl. Karunung – Jl. S. Saddang – Jl. G. Latimojong – Jl. Mesjid Raya – Jl. Urip. Sumoharjo – Jl. Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas.</p> <p>Kembali : Kampus Unhas – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. S. Bawakaraeng – Jl. Kartini – Jl. Sotolempangan – Jl. Arif Rate – Jl. Cenderawasih – Jl. Dangko – Jl. Abd. Kadir – Jl. Dg. Tata – Jl. Malengkeri – Terminal Malengkeri.</p>	24

NO.	TRAYEK	JALUR YANG DILALUI	JARAK (KM)
13.	Tallo – Kampus Unhas (Kode C1)	<p>Berangkat Jl. Korban 40.000 (Tallo) – Jl. Ujung Pandang Baru – Jl. Pongtiku – Jl. Cumi-cumi – Jl. Laccukang – Jl. Sunu – Jl. Mesjid Raya – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas.</p> <p>Kembali : Kampus Unhas – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. G. Bawakarseng – Jl. Jend. Sudirman – Jl. HOS Cokroaminoto – Jl. Dr. W Sudirohusodo – Jl. Tentara Pelajar – Jl. Ujung – Jl. Bandung – Jl. Mesjid Raya – Jl. Sunu – Jl. Teuku Umar – Jl. G. Subroto – Jl. Korban 40.000 (Tallo).</p>	20,4
14.	Perumnas Panakkukang – UNM – Kampus Unhas (Kode E1)	<p>Berangkat : Perumnas Panakkukang – Jl. Toddopuli Raya – Jl. Hertasning/Jl. Mappala – Jl. A.P. Pettarani/Jl. Pelita Raya – Jl. Abd. Dg. Sirua – PLTU – Jl. Urip Sumoharjo – Jl. Perintis Kemerdekaan – Kampus Unhas.</p> <p>Kembali : Kampus Unhas – Jl. Perintis Kemerdekaan – Jl. Urip Sumoharjo – PLTU – Jl. Abd. Dg. Sirua – Jl. AP. Pettarani – UNM – Jl. Hertasning/Jl. Mappala – Jl. Toddopuli Raya – Perumnas Panakkukang.</p>	19,5

Mekanisme Pelayanan Perizinan Angkutan Kota Makassar

1. MENGISI FORMULIR YANG TELAH DISEDIAKAN
2. MELAMPIRKAN PERSYARATAN YANG DIBUTUHKAN

LOKET I PENDAFTARAN DAN PENELITIAN

- B. Pendaftaran**
1. Meneliti berkas pendaftaran dokumen administrasi permohonan pada Data Base
 2. Menerima & menolak berkas permohonan
 3. Membuat tanda terima berkas
 4. Melampirkan lembar disposisi
 5. Meneruskan berkas yang lengkap kepada unit penelitian

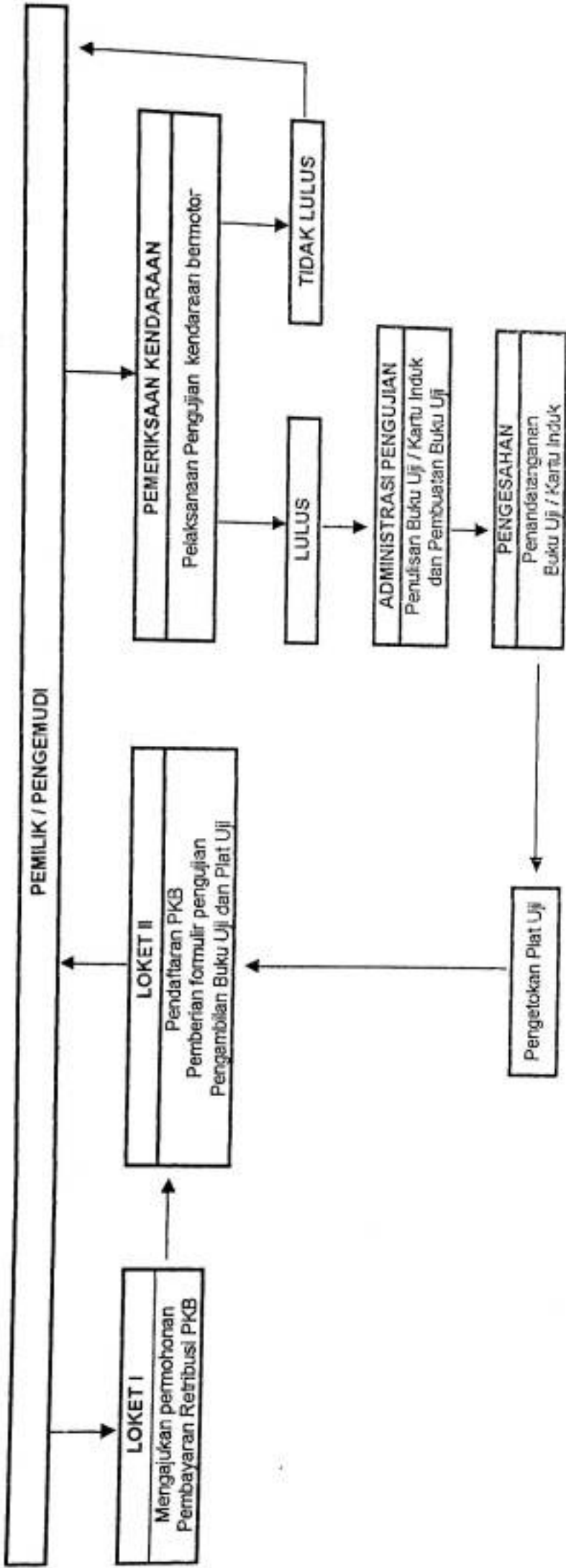
LOKET II Pemeriksaan dan Penyerahan

- C. Pemeriksaan Fisik Kendaraan**
- Menghadirkan kendaraan pemohon untuk diadakan pemeriksaan kelaikan fisik
 - Melakukan pemeriksaan kelaikan fisik kendaraan
 - Membuat berita acara pemeriksaan kendaraan
 - Memberikan paraf pada lembar disposisi
 - Meneruskan berkas ke unit penerbitan pembayaran
- D. Penerbitan/Pembayaran**
- Membuat rekomendasi ke Kantor pelayanan perizinan
 - Menerima pembayaran sesuai dengan STRD
 - Membuat surat pengantar pengiriman berkas ke Kantor Pelayanan Perizinan
 - Menerima laporan proses perekaman data dalam bentuk
 - a. Surat Pendaftaran & Pendataan Kendaraan Bermotor (SPPKB)
 - b. Surat Ketetapan Retribusi Daerah
 - c. Surat Tagihan Retribusi Daerah

B. Penelitian

1. Memeriksa kebenaran persyaratan berkas/dokumen pemohon
2. Memberikan paraf pada lembar disposisi
3. Menetapkan besarnya retribusi melalui surat STRD
4. Meneruskan berkas ke Loker II

**BAGAN PELAKSANAAN PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR
UNIT PELAKSANA TEKNIK DINAS PENGUJIAN KENDARAAN BERMOTOR KOTA MAKASSAR**



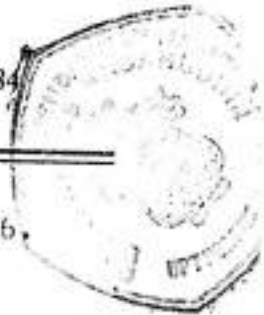
TABEL PERUSAHAAN

Hal : 1

KODE PERUSAHAAN	KETERANGAN	ALAMAT	NPWP
01	CV.VIRGO	BTN MANGGA TIGA BLK. A.3/24 MKS	2.0018910.09.49
02	CV.MULTI GUNA JASA	JL.P.KEMERDEKAAN NO.199 MKS	2.0013597.04.21
03	CV.I.I.PUTRA	JL.BAJI SUNGGU NO.7 MKS	2.0018733.10.55
04	CV.JOHAR SEJAHTERA	JL.KORBAN 40.000 JIWA NO.135 MKS	2.00.36302.09.49
05	CV.NURKING	JL.AR.HAKIM MKS	2.001.8898.07.36
06	KOHARJA	JL.S.LIMBOTO NO.29 MKS	2.001.8807.04.19
07	CV.JOINT ROJALI	JL.PELITA RAYA MKS	2.001.8506.1057
08	CV.ARDY SEJAHTERA	JL.PATUNJANG PERUMNAS ANTANG MKS	2.001.8806.09.51
09	CV.HARUM	JL.TUGU PAHLAWAN MKS	0.1.815.404.7.805.000
10	KAKMU	JL.TERMINAL TAMALANREA KAMP.UNHAS MKS	2.00.22131.11.58
11	CV.HORIS TAUFIK	JL.URIP SUMOHARJO NO.23 MKS	2.00.36302.09.48
12	HAPMA	JL.KERUKUNAN BARAT XIV BLK.J/107 BTP,MKS	2.0018910.09.49
13	CV. FIRMAN	JL. PATTUNJANG DALAM PERUMNAS ANTANG MKS	02.216.431.805
14	YIKSAJ (YAYASAN IKATAN KEL.SOPIR	JL.DR.SUTOMO NO.24 A MKS	02.216.533.6805.000
15	CV. YAMUP	JL. INDAH NO. 34 MKS	2.0019005.03.12



PEMERINTAH PROVINSI SULAWESI SELATAN
BADAN KESATUAN BANGSA
 Jalan Jenderal Urip Sumoharjo Nomor 269 Telepon (0411) 453046, 444884
 MAKASSAR 90231



Nomor : 070/ 2097 -III/BKB - SS
 Sifat : Piasa.
 Lampiran :
 Perihal : Izin Penelitian.

Makassar, 04 Agustus 2006.
 Kepada
 Yth. WALIKOTA MAKASSAR
 DI -
 MAKASSAR.

Berdasarkan Surat Dekan Fakultas Hukum Univ. Hasanuddin Makassar -
 No. 1810/J04.7/PL.06/2006 tanggal 18 Juni 2006,
 Dengan ini disampaikan kepada Saudara bahwa yang tersebut di bawah ini:

Nama : MUHARDIN
 Tempat/Tanggal Lahir : Sidrap, 7 Oktober 1981
 Jenis Kelamin : Laki laki
 Pekerjaan : Mah. Pak. Hukum UHNAS Mks.
 Alamat : Fumi Tamalanrea Permai Plk.C/160 Mks.

Bermaksud akan mengadakan penelitian di Daerah/Instansi Saudara dalam-
 rangka penyusunan skripsi dengan judul :
 "IMPLEMENTASI KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN DI PIDANG ANGKUTAN JALAN DI -
 KOTA MAKASSAR".

Selama : 3 (tiga) Minggu tmt. 07 s/d 28 Agustus 2006
 Pengikut/peserta : Tidak ada.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas pada prinsipnya kami dapat menyetujui kegiatan tersebut dengan ketentuan:

1. Sebelum dan sesudah melaksanakan kegiatan kepada yang bersangkutan harus melapor kepada Bupati/Walikota, cq. Kepala Kantor/Kepala Badan Kesbang setempat apabila kegiatan dilaksanakan di Kabupaten/Kota.
2. Penelitian tidak menyimpang dari Izin yang diberikan.
3. Mentaati semua Peraturan Perundang-Undangan yang berlaku dan mengindahkan Adat - Istiadat daerah setempat.
4. Menyerahkan 1 (satu) exemplar Copy hasil kepada Gubernur Sulawesi Selatan cq. Kepala Badan Kesatuan Bangsa Provinsi Sulawesi Selatan.

"S K R I P S I"

Demikian untuk mendapatkan perhatian.

an. GUBERNUR SULAWESI SELATAN

KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA

Kepala Badan Kesatuan Bangsa Provinsi Sulawesi Selatan
 KEMENTERIAN DALAM NEGERI
 STRATEGIS DAERAH

DRS. H. TAUTOPO. (P.R. M.Si.)

Pangkat : Pemula Tk. I
 N - I - P : 010 205 284.

Tembusan:

1. Dirjen Kesbang dan Politik Depdagri di Jakarta
2. Gubernur Sulawesi Selatan (sbg. Lap) di Makassar
3. Pangdam VII Wrb. di Makassar
4. Kapolda Sulsel di Makassar
5. Dekan Pak. Hukum UHNAS Mks.
6. Sdr. Muhardin.
7. Arsip.
- 8.

PEMERINTAH KOTA MAKASSAR
KANTOR KESATUAN BANGSA
Jl. Ahmad Yani No. 2 Telp. (0411) 315867 Makassar

Makassar, 07 Agustus 2006

Nomor : 070/ ²⁵⁷ -I/KKB.2006
Lampiran :
Perihal : Izin Penelitian

Kepada,
Yth. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
KOTA MAKASSAR.

DI -
MAKASSAR

Dengan Hormat,

Menunjuk Surat dari Kepala Badan Kesatuan Bangsa Propinsi Sulawesi Selatan Nomor : 070/2097-III/BKB.SS Tanggal 04 Agustus 2006. Perihal tersebut di atas, maka bersama ini disampaikan kepada saudara bahwa:

Nama : MUHARDIN
Stb / Jurusan : B 111.99/90 / ILMU Hukum
Instansi / Pekerjaan : Mahasiswa
Alamat : Bumi Tamalanrea Permai Blok. C. No. 160 Makassar.

Judul : **"IMPLEMENTASI KEWENANGAN DINAS PERHUBUNGAN
DI BIDANG ANGKUTAN JALAN DI KOTA MAKASSAR"**

Bermaksud mengadakan *Penelitian* pada Instansi /Wilayah Saudara selama 3 (Tiga) Bulan Tmt. Tanggal 07 Agustus s/d 07 Nopember 2006.

Sehubungan dengan hal tersebut , pada prinsipnya kami dapat menyetujui dan harap diberikan bantuan dan fasilitas seperlunya.

Demikian disampaikan kepada Saudara untuk dimaklumi dan selanjutnya yang bersangkutan melaporkan hasilnya kepada Walikota Makassar Cq. Kepala Kantor Kesatuan Bangsa.

WALIKOTA MAKASSAR
KANTOR KESBANG

Drs. H. ROMPEGADING PATIROY
Pangkat : Penata Tk I
Nip. 010 154 771

Tembusan :

1. Kepala Badan Kesatuan Bangsa Prop. Sul – Sel.
2. Kepala Balitbangda Prop.Sul Sel
3. Dekan Fakultas Hukum UNHAS di Makassar
4. Sdr. Muhardin.
5. Arsip



SURAT KETERANGAN

NOMOR : 070/ 534 /DISHUB/VIII/2006

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

Nama : MUHARDIN
Nomor Induk Mahasiswa : B.11199190
Jurusan : S1 (Strata Satu)
Program : Ilmu Hukum
Bagian : Hukum tata Negara Dan Hukum Administrasi Negara.
Alamat : Bumi Tamalanrea Permai Blk. C No. 160 Makassar.

Benar yang bersangkutan telah mengadakan Penelitian pada Kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dari Tanggal 07 Agustus s/d 18 Agustus 2006. Sesuai dengan Judul Penelitian " TINJAUAN YURIDIS PELAKSANAAN FUNGSI DINAS PERHUBUNGAN DI BIDANG ANGKUTAN JALAN DI KOTA MAKASSAR ". Berdasarkan Surat Izin Penelitian dari Walikota Nomor : 070/ 1351-1/KKB-2006 Tanggal 07 Agustus 2006.

Demikian surat keterangan ini diberikan untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, Agustus 2006


KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
H. RUSLAN ABU, SH, MH.
Pangkat : Pembina Tk. I
NIP. 010 222 676

Tembusan :

1. Walikota Makassar di Makassar;
2. Dekan Fak. Hukum UNHAS DI Mks;
3. Kepala Kantor Kesatuan Bangsa Kota Makassar di Mks;
4. Peninggal.