

**SKRIPSI**

**PELAKSANAAN PERDA NO. 3 TAHUN 1995 TENTANG  
PERATURAN KENDARAAN TIDAK BERMOTOR YANG  
BEROPERASI DALAM WILAYAH KOTA MAKASSAR**

Oleh

**AL HADZ MOHAMMAD MAHDI  
B 111 01 046**

**BAGIAN  
HUKUM MASYARAKAT DAN PEMBANGUNAN  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR  
2007**

HALAMAN JUDUL

**EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PERDA NO.3 TAHUN 1995 TENTANG  
PENGATURAN KENDARAAN TIDAK BERMOTOR YANG BEROPERASI  
DALAM WILAYAH KOTA MAKASSAR**

OLEH

**AL HADZ MOHAMMAD MAHDI**

**B 111 01 046**

**Skripsi**

**Diajukan Sebagai Tugas Akhir Dalam Rangka Penyelesaian Studi  
Sarjana Dalam Program Hukum Masyarakat Dan Pembangunan Program  
Studi Ilmu Hukum**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR**

**2007**

PENGESAHAN SKRIPSI

PELAKSANAAN PERDA NO. 3 TAHUN 1995 TENTANG PERATURAN  
KENDARAAN TIDAK BERMOTOR YANG BEROPERASI  
DALAM WILAYAH KOTA MAKASSAR

DISUSUN DAN DIAJUKAN OLEH

AL HADZ MOHAMMAD MAHDI  
B 111 01 046

Telah dipertahankan di Hadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk  
dalam Rangka Penyelesaian Studi Program Sarjana Bagian Hukum  
Masyarakat Dan Pembangunan Program Studi Ilmu Hukum  
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin  
pada hari Senin 21 Mei 2007  
dan dinyatakan diterima

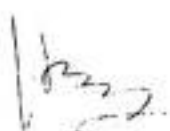
Panitia Ujian

Ketua,



Marwati Riza, S.H,M.Si  
Nip. 131 961 583

Sekretaris,



Wiwie Heryani, S.H,M.H  
Nip. 132 166 372

A.n Dekan  
Pembantu Dekan I



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

## PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Diterangkan bahwa skripsi dari mahasiswa :

Nama : **AL-HADZ MOHAMMAD MAHDI**  
Nomor Stambuk : **B 111 01 046**  
Program Studi : **Strata Satu**  
Bagian / Kekhususan : **Hukum Masyarakat Dan Pembangunan**  
Judul Skripsi : **Efektivitas Pelaksanaan Perda No.3 Tahun 1995  
Tentang Peraturan Kendaraan Tidak Bermotor  
Yang Beroperasi Dalam Wilayah Kota Makassar**

Telah diperiksa dan disetujui oleh Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar untuk diajukan dalam ujian sarjana :

Makassar, 14 Mei 2007

Dekan Fakultas Hukum UNHAS

  
Prof. Dr. Syamsul Bachri, S.S., S.H.  
NIP. 130 536 997

## PERSETUJUAN PEMBIMBING

Diterangkan bahwa skripsi dari mahasiswa :

Nama : **AL-Hadz Mohammad Mahdi**  
Stambuk : **B 111 01 046**  
Program Studi : **Strata Satu**  
Bagian / Kekhususan : **Hukum Masyarakat Dan Pembangunan**  
Judul Skripsi : **Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Perda No.3 Tahun 1995 Tentang Peraturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar**

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

Makassar, 20 Maret 2007

Pembimbing I,



Prof. Dr. Musakkir, S.H., M.H.

Nip. 131876807

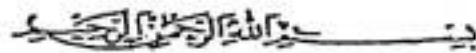
Pembimbing II,



Hasbir, S.H., M.H.

Nip. 132126336

## KATA PENGANTAR



**Assalamu alaikum Warahmatullahi Wabarokatuh**

**Alhamdulillah...**

Puji syukur penulis panjatkan kehadiran 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 "Efektivitas Pelaksanaan Perda No.3 Tahun 1995 Terhadap Peraturan Kendaraan Tidak Bermotor Yang Beroperasi Dalam Wilayah Kota 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.Kiyani Mahdi** dan Ibunda **Sulistiawaty Kusmin** 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 Ananda mengucapkan ribuan terimakasih. Mungkin baru inilah yang bisa

Saya berikan kepada Papa dan Mama, tapi inilah sedikit utang yang penulis harus bayar hingga ajal memanggil saya ;

2. Adik **Kiyahdi Mahyasa Mahdi, Levitro Baskoro Mahdi dan Nenekku** yang telah banyak sabar dan selalu mendukung penulis dalam menyelesaikan studi dan tugas akhir ini, serta seluruh keluargaku ;
3. **Spesial Thanks For My Inspiration "IMma" You Give Me Love, Attention, Dedication and Affection, "GOD BLESS U".**
4. Buat seluruh **Guruku** disekolah hingga perguruan tinggi.
5. Seluruh staf **Dosen, Karyawan dan segenap Civitas Akademika Fakultas Hukum UNHAS** yang telah berjasa dalam memberikan pelayanan kepada penulis selama ini ;
6. Seluruh staf **Dinas Perhubungan Kota Makassar dan kantor kelurahan Manurukki** atas pelayanannya terhadap penulis selama melakukan penelitian ;
7. Bapak **Prof. Dr. Musakkir, SH, MH.** Dan **Hasbir, SH, MH** yang telah dengan sabar membimbingku dalam menyelesaikan skripsi ini.
8. Bapak **Zulkifli Aspan, SH, MH.** Bang **Romi Librayanto, S.H, M.H** Dan **Bang Maulana, S.H** sebagai kakak dan orang tua di kampus.
9. Saudaraku dan sahabatku yang tercinta **Bayu Arjunah, S.H,** **Agus Arief, S.H, C.M.H,** **Amir Ilyas, S.H,** **Eka Nugraha, S.H,** **Nina, S.H Eky Zulfakar,** **Ary Iqbal Setio,** **Muh. Gazali,** **Fadly Bachtiar,** **Andy Fadly,** **Alman,** **Laode Reza,** dan semua teman –temanku Angkatan 2001 yang telah mendahuluiku yang memberi penulis arti sebuah persahabatan dan persaudaraan sejati.

10. Keluarga Besar Sabuk Hitam INKADO Sul-Sel para Simpaiku dan Teman-teman seperjuanganku di Perguruan, spesial buat **Nano, Fardian and Wawan.**
11. Adik-adik angkatan 2004, 2005 and 2006 yang tidak bisa penulis sebut namanya satu persatu lanjutkan perjuangan eratkan kekeluargaan dan jalin terus persahabatan.
12. Teman-temanku dikompleks tabaria yang tak bisa penulis sebut namanya satu persatu yang tidak henti-hentinya memberikan support dan bantuan moral kepada penulis selama ini
13. Kepada semua **Ibu** di seluruh Dunia ;

Makassar, 7 Mei 2007

**Penulis**



## MOTTO

*\*Sesungguhnya Allah Tidak Akan Merubah Nasib Sesuatu Kaum  
Sebelum Mereka Merubah Keadaan Diri Sendiri\**  
(Surat Ar-Ra'd ayat 11)

\*Semangat, tekad, disiplin dan doa adalah suatu  
kekuatan yang dahsyat untuk menggapai kunci  
sukses keberhasilan\*

\*Apa yang kaulakukan hari ini adalah  
yang menentukan masa depanmu\*

\*Kupersembahkan karya ini,  
sebagai tanda baktiku kepada orang tuaku  
kasih sayangku kepada kedua saudaraku dan  
kekasihku\*

## ABSTRAK

**AL HADZ MOHAMMAD MAHDI. B 111 01 046.** "Efektivitas Pelaksanaan Perda No. 3 Tahun 1995 Tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi Dalam Wilayah Kota Makassar". Dibawah bimbingan bapak Musakkir selaku pembimbing I dan bapak Hasbir selaku pembimbing II. Fakultas Hukum Universitas Negeri Hasanuddin.

Penelitian ini bertempat di kantor Dinas Perhubungan Kota Makassar dan Kantor Kelurahan Mannuruki Penulis memilih Dinas Perhubungan karena Instansi tersebut yang mengatur kendaraan tidak bermotor di kota makassar.

Tujuan umum penulis melakukan penelitian ini adalah untuk melihat seberapa jauh efektivitas pelaksanaan perda tersebut.

Dalam mempermudah pembahasan skripsi ini, penulis mengangkat dua rumusan masalah yang bertujuan untuk mengetahui : **(1) Efektivitas Pelaksanaan Perda tersebut (2) Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Pelaksanaan Perda tersebut.** Penelitian dilakukan dengan cara wawancara langsung dengan staf yang berkompeten serta memperoleh data-data kualitatif dan kuantitatif yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini. Selain itu penulis mempelajari peraturan perundang-undangan beserta peraturan pelaksanaan lainnya. Semua data yang penulis peroleh di analisis dengan menggunakan analisis kualitatif kemudian di deskripsikan.

Hasil penelitian menunjukkan pelaksanaan perda tentang pengaturan kendaraan tidak bermotor yang beroperasi diwilayah Kota Makassar sampai saat ini belum sepenuhnya efektif, hal ini dapat dilihat dengan masih banyaknya kendaraan tidak bermotor yang sering masuk kedalam jalan-jalan utama dan mengganggu kelancaran lalu lintas di dalam wilayah kota makassar yang diakibatkan kurangnya kesadaran hukum pengguna kendaraan tidak bermotor.

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
MOTTO.....	vii
ABSTRAK.....	viii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan Penelitian dan Kegunaan Penelitian.....	4
1. Tujuan Penelitian.....	4
2. Kegunaan Penelitian. ....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Karakteristik Kajian Sosiologi Hukum.....	6
B. Pengertian-Pengertian Dasar.....	6
C. Jenis-jenis Angkutan Umum dan Angkutan Jalan. ....	14
D. Undang-Undang yang Mengatur Tentang Lalu Lintas dan AngkutanJalan.....	18
E. Teori Efektivitas.....	23
F. Teori Ketaatan Hukum. ....	27
G. Pembuktian. ....	27
BAB III METODE PENELITIAN	
A. Lokasi Penelitian .....	32
B. Jenis dan Sumber Data.....	32

C. Teknik Pengumpulan Data .....	33
D. Teknik Analisis Data .....	33
BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN	
A. Efektivitas Pelaksanaan Perda no. 3 Tahun 1995.....	33
B. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan perda..	43
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	46
B. Saran.....	46
DAFTAR PUSTAKA.....	48
LAMPILAN-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 tidak bermotor yakni kendaraan yang disediakan untuk

dipergunakan oleh masyarakat umum dengan dipungut bayaran. Namun demikian, seiring perkembangan masyarakat, jumlah kendaraan tidak bermotor yang beroperasi khususnya di kota-kota besar semakin meningkat jumlahnya. Hal tersebut tidak terlepas dari perkembangan masyarakat yang menggunakan kendaraan tidak bermotor dalam jarak dekat.

Banyaknya kendaraan tidak bermotor 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 kendaraan tidak bermotor atau pembukaan jalur khusus bagi kendaraan tidak bermotor perlu diatur lebih lanjut oleh pemerintah setempat yang berwenang dengan lebih mengakomodir suara masyarakat terutama para pegendara kendaraan tidak bermotor demi terwujudnya lalu lintas yang tertib dan lancar, sejalan dengan upaya Pemerintah Daerah MAKASSAR dalam pencapaian program TEDUH

BERSINAR (Tekad dan Disiplin Untuk Hidup Bersih, Sehat, Indah, Aman dan Rapi).

Berdasarkan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor: 3 Tahun 1995 Tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor Yang Beroperasi Dalam Kota Makassar Bahwa Kendaraan Tidak Bermotor (becak dan gerobak) sebagai salah satu alat angkutan orang dan barang dalam Daerah, merupakan potensi Pendapatan Asli Daerah namun dapat menimbulkan ketidaktertiban Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan bila tidak dilakukan pengaturan dengan baik.

#### **B. Rumusan Masalah**

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

1. Bagaimanakah efektivitas pelaksanaan PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR NOMOR: 3 TAHUN 1995 tentang pengaturan kendaraan tidak bermotor yang beroperasi dalam kota makassar?
2. Faktor-faktor apakah yang menghambat pelaksanaan PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR NOMOR: 3 TAHUN 1995?

#### **C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian**

Adapun tujuan dari penulisan skripsi ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui efektivitas pelaksanaan Peraturan Daerah Kota Makassar Nomor :3 Tahun 1995.

2. - Untuk mengetahui apakah faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan PERATURAN DAERAH KOTA MAKASSAR NOMOR: 3 TAHUN 1995 Tentang Pengaturan Kendaraan tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar.

Adapun Kegunaan dari penulisan skripsi ini sebagai berikut .

1. Sebagai masukan kepada pihak penentu kebijakan khususnya pemerintah daerah dalam mengatur ketertiban dan 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 their 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 generals 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 memutuskan 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 seyogiannya mendapat perhatian sosiologi hukum.

Mungkin karena eratnya kaitan antara hukum dan masyarakatnya, sehingga Rosemary Hunter menuliskan bahwa:

*"There is more to law than rules, robes and precedent Rather law is an integral part of social practices and politics, as diverse and complex as society itself"*

(Hukum bukan sekedar aturan, bukan sekedar toga hukum, bukan sekedar preseden. Hukum adalah bagian integral dari praktek dan kebijakan sosial, yang sama beraneka-ragamnya dan kompleksnya dengan masyarakat sendiri).

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**

### **a. Pengertian Kendaraan Tidak Bermotor**

Kendaraan tidak bermotor adalah kendaraan yang digerakkan dengan kekuatan manusia tanpa bantuan mesin yang bertujuan untuk mengangkut orang atau barang ketempat tujuannya.

### **b. 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 dan Angkutan Jalan

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 :

#### a. 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, diperuntukkan 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.

e. Becak

Becak merupakan alat transportasi tradisional yang telah lama digunakan masyarakat dalam melakukan aktifitasnya sehari-hari yang terdiri dari 3 ban sebuah tempat kemudi dan tempat untuk penumpang yang maksimalnya dapat mengangkut 3 orang penumpang dan juga berfungsi mengangkut barang, disisi lain becak juga dapat dimanfaatkan dalam sektor pariwisata dimana dapat dimanfaatkan oleh wisatawan lokal maupun asing untuk berkeliling menikmati suasana kota makassar pada khususnya.

b. 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.

c. 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. Undang-Undang yang Mengatur tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

**1. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor.14 Tahun 1992**

**TENTANG  
LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN**

**Menimbang:**

- a. Bahwa transportasi mempunyai peranan penting dan strategis untuk memantapkan perwujudan wawasan nusantara, memperkokoh ketahanan nasional, dan mempererat hubungan antar bangsa dalam usaha mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945;
- b. Bahwa transportasi di jalan sebagai salah satu modal transportasi tidak dapat dipisahkan dari modal-modal transportasi lain yang ditata dalam sistem transportasi nasional yang dinamis dan mampu mengadaptasi kemajuan dimasa depan, mempunyai karakteristik yang mampu menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan dan memadukan modal transportasi lainnya, perlu lebih dikembangkan potensinya dan ditingkatkan peranannya sebagai penghubung

- wilayah baik nasional maupun internasional, sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak pembangunan nasional demi peningkatan kesejahteraan rakyat;
- c. Bahwa peraturan perundang-undangan yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan yang ada pada saat ini tidak sesuai lagi dengan kebutuhan dan perkembangan zaman, ilmu pengetahuan dan teknologi;
  - d. Bahwa untuk meningkatkan pembinaan dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan perkembangan kehidupan rakyat dan bangsa Indonesia serta agar lebih berhasil guna dan berdaya guna dipandang perlu menetapkan ketentuan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan dalam Undang-Undang.

## **BAB I KETENTUAN UMUM**

### **Pasal 1**

Dalam Undang-undang ini yang dimaksud dengan:

1. Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan;
2. Angkutan adalah pemindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan;
3. Jaringan transportasi jalan adalah serangkaian simpul dan/atau ruang kegiatan yang dihubungkan oleh ruang lalu lintas sehingga membentuk satu kesatuan sistem jaringan untuk keperluan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan;

4. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum;
5. Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk keperluan memuat dan menurunkan orang dan/atau barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum, yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi;
6. Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau **kendaraan tidak bermotor**;
7. Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan itu;
8. Perusahaan angkutan umum adalah perusahaan yang menyediakan jasa angkutan orang dan/atau barang dengan kendaraan umum di jalan;
9. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran;
10. Pengguna jasa adalah setiap orang dan/atau badan hukum yang menggunakan jasa angkutan, baik untuk angkutan orang maupun barang.

**BAB II**  
**ASAS DAN TUJUAN**

**Pasal 2**

Transportasi jalan sebagai salah satu modal transportasi nasional diselenggarakan berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum, dan percaya pada diri sendiri.

**Pasal 3**

Transportasi jalan diselenggarakan dengan tujuan untuk mewujudkan lalu lintas dan angkutan jalan dengan selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien, mampu memadukan modal transportasi lainnya, menjangkau seluruh pelosok wilayah daratan, untuk menunjang pemerataan, pertumbuhan dan stabilitas sebagai pendorong, penggerak dan penunjang pembangunan nasional dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.



**BAB III**  
**PEMBINAAN**

**Pasal 4**

- (1) Lalu lintas dan angkutan jalan dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.
- (2) Penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dilaksanakan berdasarkan ketentuan dalam Undang-undang ini.

**Pasal 5**

- (1) Pembinaan lalu lintas dan angkutan jalan diarahkan untuk meningkatkan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam keseluruhan modal transportasi secara terpadu dengan memperhatikan seluruh aspek kehidupan masyarakat untuk mewujudkan tujuan sebagaimana dimaksud dalam pasal 3.

## Pasal 17

### Persyaratan Kendaraan Tidak Bermotor

- (1) Setiap kendaraan tidak bermotor yang dioperasikan di jalan wajib memenuhi persyaratan keselamatan.
- (2) Persyaratan keselamatan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Menyadari peranan transportasi, maka lalu lintas dan angkutan jalan harus ditata dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, Nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.

#### D. 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 suatu negara, namun ternyata tidak efektif apabila diberlakukan di negara lain yang berbeda budaya hukumnya.

Perbedaan budaya hukum tersebut juga yang menyebabkan tingkat ketaatan masyarakat terhadap suatu aturan hukum berbeda kualifikasinya sesuai dengan teori HC Kelman.

Teori dari Robert Seidman tersebut menunjukkan bahwa ternyata hukum itu tidak otonom karena tidak dapat terlepas dari anasir-anasir non hukum yang ada di dalam suatu masyarakat

Menurut Achmad Ali (1998 : 305), mengatakan bahwa :

"Hukum itu bukan sesuatu yang jatuh begitu saja dari langit, melainkan terbentuk, tumbuh dan berkembang di dalam masyarakat serta dipengaruhi sekaligus mempengaruhi berbagai sektor lain dalam masyarakat. Dengan lain kata, terjadi hubungan timbal-balik antara faktor hukum dan faktor non hukum di dalam setiap masyarakat."

#### E. Teori Ketaatan Hukum

Sedangkan menurut H.C Kelman (Achmad Ali, 1998 : 193) kualitas ketaatan hukum dibedakan atas tiga jenis yaitu :

1. Ketaatan yang bersifat *compliance*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut terkena sanksi;

2. Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak;
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.

2. Ketaatan yang bersifat *identification*, yaitu jika seseorang taat terhadap suatu aturan hanya karena takut hubungan baiknya dengan seseorang menjadi rusak;
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, Kantor Kelurahan Mannuruki 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 di teliti.
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. Kuisioner, 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 dinas Perhubungan setempat dan semua pihak yang terkait di dalamnya.

- Responden

Masyarakat di sekitar perumahan tabaria kelurahan Manurukki kecamatan Tamalate

#### **D. Populasi dan Sampel**

##### **a. Populasi**

Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat pengguna kendaraan tidak bermotor dan Pengemudi kendaraan tidak bermotor dan pihak yang berwenang.

##### **b. Sampel**

Dalam melakukan penelitian ini peneliti mengambil sampel beroperasinya becak diwilayah kota 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. Efektifitas Pelaksanaan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Makassar No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar

Dengan globalisasi dan kemajuan iptek, lingkungan kota di Indonesia malah cenderung menjelma menjadi kota yang tidak sehat. Kesegaran tidak ditemui lagi, hingga para penduduk urban ini mesti berjubel menuju daerah peristirahatan di luar kota, hanya demi udara segar. Suasana yang mendominasi kota-kota di Indonesia –termasuk kota Makassar – adalah suasana yang sumpek, panas, tidak nyaman – membuat tidak betah. Polusi udara, utamanya dari sektor transportasi telah menyebabkan hal itu. Karenanya, diperlukan usaha-usaha yang nyata dan konkret dalam mewujudkan kota yang sehat, segar, menyenangkan, dan terutama, membuat betah. Sektor transportasi, yang mendominasi sebagian besar polusi udara di kota jelas perlu dibenahi.

Kebijakan transportasi yang ramah lingkungan merupakan hal yang urgen dalam usaha membangun kota yang sehat, segar, nyaman, menyenangkan, dan membuat betah. Sekarang tinggal pelaksanaannya.

Mobilitas manusia yang semakin beragam sangat perlu didukung dengan adanya sistem transportasi yang berkelanjutan (sustainable

transport system). Sistem transportasi yang tidak bersahabat dengan lingkungan akan memberikan dampak langsung maupun tidak langsung bagi kehidupan manusia yang meliputi dampak terhadap lingkungan, dampak terhadap kesehatan, dan dampak terhadap ekonomi. Studi-studi yang pernah dilakukan memberikan gambaran statistik mengenai populasi kendaraan bermotor dan tidak bermotor di Indonesia, konsumsi bahan bakar khusus bagi aktivitas transportasi serta besarnya dampak yang ditimbulkan dari aktivitas transportasi yang ada.

Walaupun isu transportasi merupakan isu yang sangat penting, hingga saat ini belum terlihat adanya kebijakan pemerintah yang secara nyata mendukung terjadinya sistem transportasi yang berkelanjutan ini demikian pula halnya dengan arah industri transportasi yang ada saat ini. Karenanya, posisi Pelangi sebagai lembaga penelitian lingkungan akan memegang peranan penting dalam mewujudkan sistem transportasi yang berkelanjutan tersebut.

Untuk menghindari semakin menurunnya kualitas lingkungan dan tetap mendukung mobilitas manusia dalam memenuhi kebutuhan hidupnya, sistem transportasi yang sesuai perlu dikembangkan, yaitu berupa sistem transportasi yang berkelanjutan. Sistem transportasi yang berkelanjutan sangat erat keterkaitannya dengan jenis kendaraan yang beroperasi, baik kendaraan bermotor maupun kendaraan tidak bermotor

dan termasuk pula di dalamnya sistem pejalan kaki, perencanaan tata ruang/ tata kota, jenis bahan bakar yang ramah lingkungan, teknologi pembakaran dan pengendalian gas buangnya, sistem transportasi masal serta pengaturan lalu lintas yang ada.

Kota Makassar merupakan salah satu kota yang saat ini perlu penataan transportasi. Sebagai Ibukota Propinsi Sulawesi Selatan yang terletak di jazirah 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 di kawasan 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 km<sup>2</sup> 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 kota baik kendaraan bermotor maupun kendaraan yang tidak bermotor.

Akhir-akhir ini, perkembangan jumlah alat transportasi di kota Makassar mengalami peningkatan yang sangat pesat sehingga menyebabkan beberapa ruas jalan, utamanya jalan utama, mengalami kemacetan.

Disamping hal tersebut diakibatkan oleh jumlah kendaraan bermotor yang mengalami peningkatan, hal tersebut juga tidak terlepas dari banyaknya kendaraan-kendaraan yang tidak bermotor yang beroperasi di ruas-ruas jalan bahkan sering masuk sampai ke jalan utama.

Dari hasil wawancara yang kami lakukan dengan Hasanuddin (Pegawai Kantor DLLAJ Kota Makassar), beliau menyatakan bahwa perkembangan jumlah kendaraan tidak bermotor di kota Makassar tidak



mengalami perkembangan yang begitu pesat. Beliau menyebutkan bahwa pada tahun 2005, jumlah kendaraan tidak bermotor yang beroperasi di kota Makassar tercatat sebesar 2.100 buah. Dan pada tahun 2006, jumlah tersebut mencapai 2.305 (0,52%).

Bila dibandingkan dengan pertambahan jumlah penduduk, kecenderungan pemakaian kendaraan tidak bermotor turun secara terus menerus. Hal ini terutama diakibatkan bertambah banyaknya kendaraan bermotor yang kecepatannya tinggi serta bertambah rendahnya keselamatan para pengguna kendaraan tidak bermotor. Padahal kalau ditinjau dari segi lingkungan, kendaraan tidak bermotor jauh lebih berwawasan lingkungan.

Dalam Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Makassar Nomor 3 Tahun 1995, disebutkan adanya beberapa jenis kendaraan tidak bermotor, yaitu :

- sepeda
- becak
- kereta dorong
- delman/bendi
- gerobak

Di negara maju fasilitas untuk kendaraan tidak bermotor telah mendapat perhatian yang besar untuk kenyamanan dan keselamatan

pengendara kendaraan tidak bermotor sebagai contoh adalah dengan dibangunnya fasilitas jalan khusus untuk sepeda dan lain-lain.

Disamping Keselamatan dengan dilakukan pemisahan antara kendaraan bermotor dengan tidak bermotor akan dapat memperlancar lalu lintas secara keseluruhan terutama apabila lalu lintas bercampur antara kendaraan bermotor dengan tak bermotor tingkat kecepatan rata-rata kendaraan bermotor akan sangat tergantung sekali dengan kendaraan tak bermotor. Sehingga kecepatan rencana yang ditentukan untuk jalan tersebut tidak tercapai.

Perencanaan fasilitas bagi kendaraan tidak bermotor ini merupakan hal yang pokok untuk meningkatkan penggunaan kendaraan tak bermotor yang pada dasarnya merupakan kendaraan yang sangat bersahabat dengan lingkungan karena pencemarannya relatif tidak ada terhadap lingkungan. Selanjutnya gambar dibawah ini menggambarkan fasilitas kendaraan tidak bermotor di wilayah perkotaan.

Untuk menjaga ketertiban kendaraan bermotor perlu adanya peraturan yang lebih lanjut seperti halnya perizinan bagi pengemudi kendaraan tidak bermotor.

Peraturan Daerah tentang kendaraan tidak bermotor dilandasi oleh pemikiran untuk meningkatkan ketertiban berlalu lintas khususnya bagi kendaraan tidak bermotor.

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 Tahun 1959 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)

Pada pasal 60 ayat 1 Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalulintas disebutkan bahwa Setiap orang yang mengemudikan kendaraan tidak bermotor yang dipergunakan untuk angkutan umum, wajib memiliki surat izin mengemudi untuk kendaraan tidak bermotor umum.

Adapun instansi yang berwenang mengeluarkan surat izin tersebut lebih lanjut diatur dalam peraturan pemerintah kabupaten/kota yang bersangkutan.

Dari hasil wawancara penulis dengan Dg. Kulle (pemilik kendaraan tidak bermotor/becak), beliau mengatakan bahwa seharusnya memang perlu ada penertiban kendaraan tidak bermotor namun sebaiknya tidak

perlu ada pengenaan biaya bagi mereka, karena rata-rata pemilik kendaraan tidak bermotor merupakan golongan ekonomi menengah ke bawah. (Wawancara, 15 Januari 2007).

Dalam penelitian ini, penulis juga melakukan wawancara terhadap 20 responden tentang tanggapan mereka dengan adanya Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar. Dari hasil wawancara tersebut, penulis memperoleh data sebagai berikut :

Tabel Tanggapan Responden Terhadap Penerapan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar

No.	Tanggapan	Jumlah	Persentase
1.	Setuju	13	65%
2.	Tidak setuju	7	35%
	<b>Jumlah</b>	20	100%

Sumber : Data Primer, 2007

Dari tabel di atas dapat diketahui bahwa dari 20 responden yang diambil secara acak 13 orang (65%) menyatakan setuju dengan pemberlakuan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar, dan 7 orang (35%) yang menyatakan tidak setuju. Hal ini menunjukkan bahwa pada dasarnya masyarakat menginginkan adanya keteraturan/ ketertiban khususnya dalam bidang transportasi.

Sedangkan mengenai pengetahuan masyarakat tentang adanya pemberlakuan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar ternyata dari 20 responden yang merupakan pemilik kendaraan tidak bermotor, hanya sebagian kecil yang mengetahui adanya penerapan Peraturan Daerah tersebut. Untuk lebih jelasnya dapat kita lihat pada tabel berikut :

Tabel Pengetahuan Responden Terhadap Penerapan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar

No.	Responden	Jumlah	Persentase
1.	Tahu	3	15%
2.	Tidak tahu	17	85%
	<b>Jumlah</b>	20	100%

Sumber : Data Primer, 2007

Dari data tersebut dapat diketahui bahwa ternyata hanya sebagian kecil masyarakat yang mengetahui adanya pemberlakuan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar.

Penulis berpendapat bahwa kecilnya jumlah persentase masyarakat yang mengetahui Peraturan Daerah tersebut disebabkan :

1. Kurangnya sosialisasi pihak berwenang kepada masyarakat.

2. Jarak waktu antara Perda (1995) dengan waktu wawancara cukup lama sehingga kemungkinan sebagian masyarakat sudah tidak mengetahui Peraturan Daerah tersebut.

Berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan oleh penulis pada di Wilayah Kelurahan Mannuruki bahwa pelaksanaan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang beroperasi dalam kota Makassar sepenuhnya belum begitu efektif, hal ini dapat dilihat dari besarnya jumlah kendaraan tidak dibandingkan dengan jumlah kendaraan tidak bermotor yang tercatat di DLLAJ Kota Makassar.

. 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.

**B. Faktor-faktor yang mempengaruhi pelaksanaan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar.**

Berdasarkan wawancara pada tanggal 24 Januari 2007 dengan Hasan Bisri, (bagian Operasional) terdapat beberapa hal yang menjadi faktor pendukung maupun faktor penghambat pelaksanaan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar

**1. Faktor Pendukung**

Yang menjadi faktor pendukung pelaksanaan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar, adalah :

- a. Adanya koordinasi yang baik 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 Kelurahan Mannuruki pada khususnya mendukung adanya Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar tersebut.

c. Adanya sosialisasi

Dalam hal ini dinas perhubungan bekerja sama dengan pihak kepolisian melakukan sosialisasi terlebih dahulu dengan pengemudi kendaraan tidak bermotor.



## 2. Faktor penghambat

### a. Rendahnya kesadaran hukum masyarakat

Bahwa banyak pelanggaran yang terjadi diakibatkan rendahnya kesadaran masyarakat untuk menaati aturan seperti melanggar jalur khusus kendaraan tidak bermotor yang bahkan biasa memasuki jalan-jalan utama.

### b. Belum lengkapnya fasilitas pendukung lalu lintas

Dalam hal ini kurang lengkapnya fasilitas pendukung lalu lintas seperti kurangnya personil maupun rambu-rambu khusus bagi kendaraan tidak bermotor.

## BAB V

### PENUTUP

#### A. Kesimpulan

1. Pelaksanaan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar tersebut sampai saat ini belum sepenuhnya efektif, hal ini dapat dilihat masih banyaknya kendaraan tidak bermotor yang sering masuk ke jalan-jalan utama dan mengganggu kelancaran lalu lintas.
2. Faktor-faktor yang mendukung pelaksanaan Peraturan Daerah No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi di Kota Makassar terdiri atas faktor pendukung antara lain : adanya koordinasi antara dinas perhubungan dengan pihak kepolisian, adanya dukungan dari masyarakat, adanya sosialisasi. Sedangkan faktor penghambatnya adalah rendahnya kesadaran hukum masyarakat, Belum lengkapnya fasilitas pendukung lalu lintas.

#### B. Saran

1. Diharapkan kepada pihak terkait agar bisa lebih mensosialisasikan dan melaksanakan seutuhnya Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Makassar No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar, agar

- masyarakat menjadi lebih memahami sarana pengaturan untuk mencapai efektifitas arus transportasi di kota Makassar.
2. Diharapkan agar faktor-faktor pendukung yang sudah ada lebih diintensifkan terutama jumlah personil yang sebaiknya ditambah untuk mendukung penerapan Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Makassar No. 3 Tahun 1995 tentang Pengaturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar.

## DAFTAR PUSTAKA

- Achmad Ali, 1998, **Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukum**, Penerbit Yarsif Watampone, Jakarta
- Achmad Ali, 1999, **Pengadilan dan Masyarakat**, Ujung Pandang Hasanuddin University Press.
- Achmad Ali, 2002, **Menguak Tabir Hukum**, Jakarta, PT Gunung Agung
- Achmad Ali, 2004, **Sosiologi Hukum Kajian Empiris Terhadap Pengadilan**, Jakarta, PT. Pradya Paramita.
- Anonim, 2006, **Macam – macam angkutan umum**, <http://www.id.wikipedia.com>.
- DEPDIKNAS, 2001, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, DEPDIKNAS, Jakarta.
- Poerwadarminta, W.J.S. 1985, **Kamus Umum Bahasa Indonesia**, Jakarta. PN. Balai Pustaka.
- Soerjono Soekanto, 1985, **Efektivitas Hukum Dan Peranan Sanksi**, Bandung, Remaja Karya.
- Soerjono Soekanto, 2004, **Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, Jakarta, PT. RajaGrafindo
- Undang-undang No.14 Tahun 1992 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 49)
- Perda No.3 Tahun 1995 Tentang Peraturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar.

## RIWAYAT HIDUP



AL HADZ MOHAMMAD MAHDI, Lahir 3 Oktober 1982 di Makassar. Anak pertama dari 3 bersaudara buah hati dari pasangan Drs. Ki Yani Mahdi dengan Sulistiawaty Kusmin.

Jenjang pendidikan yang ditempuh yaitu masuk tahun 1987 di Taman Kanak-Kanak Teratai Indah IKIP Makassar dan tamat pada tahun 1988. kemudian pada tahun yang sama melanjutkan pendidikan di SDN Sudirman Pembangunan I dan tamat pada tahun 1995, kemudian pada tahun yang sama melanjutkan pendidikan di SMPN 1 Makassar dan tamat pada tahun 1998 kemudian melanjutkan sekolah di SMUN 14 Makassar dan tamat pada tahun 2001, pada tahun yang sama diterima di UNHAS (Universitas Hasanuddin) melalui jalur penerimaan Mahasiswa baru pada Fakultas Hukum Jurusan Ilmu Hukum Disamping mengikuti kuliah penulis aktif sebagai Atlit Karate INKADO Korda Sul-Sel.

1. Anggota Keluarga Besar Sabuk Hitam INKADO.
2. Sekertaris Bidang Pembinaan anggota Karate Karang Taruna cabang Makassar.
3. Pelatih Karate RINDAM VII WIRABUANA di Sekolah Calon Bintara Pakatto dan Sekolah Calon Tamtama TNI AD Malino Kab Gowa.

Disamping itu penulis juga pernah mengukir Prestasi diantaranya :

1. Juara I Kejuaraan Junior se Sulawesi Selatan pada Kumite kelas – 60 kg tahun 2000 di Makassar.
2. Mengikuti Kejuaraan Dunia SHOTOKAN di Bali pada tahun 2000.
3. Juara I Open Turnamen Kejuaraan Nasional pada Kumite kelas Bebas tahun 2001 di Bandung.
4. Juara II Kejuaraan Nasional kumite kelas – 65 kg tahun 2002 di Jakarta.
5. Mengikuti Seleksi Nasional SEA GAMES Vietnam di Kutai Kaltim pada tahun 2002.
6. Juara III Kejuaraan Nasional pada Kumite kelas Bebas tahun 2005 di Jakarta.
7. Mengikuti Seleksi Nasional SEA GAMES Filipina di Jakarta pada tahun 2004.
8. Merebut Medali Perunggu Pada PORDA XII di Bone tahun 2006.
9. Merebut Medali Emas pada Pekan Olahraga Mahasiswa Daerah Sul-Sel pada tahun 2007.



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
FAKULTAS HUKUM**

KAMPUS UNHAS TAMALANREA JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN  
TELEPON/FAX. 587219, 586200 PESAWAT 1147, 1148, 1149, 1150 DAN 1156 MAKASSAR 90245

Nomor : 131/2009.7.1/KP23/HMP/07192 Makassar, 15 Januari 2007.  
Lampiran : --  
Hal : Pengusulan Pembimbing

Kepada  
Yth. : Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Hasanuddin  
Makassar

Dengan hormat,

Sehubungan dengan diterimanya Judul Skripsi dari Mahasiswa :

Nama : AL - HADZ. MOH. MAHNI  
Nomor Pokok : B 11101046  
Bagian :  
Judul : TINJAUAN SOSIOLOGIS HUKUM TERHADAP EFEKTIVITAS  
PELAKSANAAN PERDA, NO.3/1995 TENTANG PERATURAN  
KENDARAAN TIDAK BERNOMOR YANG BEROPERASI DALAM  
KOTA MAKASSAR

Dengan ini kami usulkan untuk menjadi Pembimbing I dan II dari mahasiswa yang bersangkutan masing-masing :

1. Prof. Dr. Musabkir, M.H., M.H. NIP. 131876807
2. H. H. H. H. H. H. NIP. 132126336

Pertimbangan yang dapat diberikan adalah :

- a. Bahwa para calon pembimbing tersebut adalah pengasuh mata kuliah yang erat hubungannya dengan judul skripsi tersebut;
- b. Jumlah mahasiswa yang ditinjau adalah .....



**DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
FAKULTAS HUKUM**

KAMPUS UNHAS TAMALANREA JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN  
TELEPON/FAX. 587219, 586200 PESAWAT 1147, 1148, 1149, 1150 DAN 1156 MAKASSAR 90245

Nomor : 131/3097.1/KP.23/HMP/07/192 Makassar, 20 Juli 2022  
Lampiran : --  
Hal : Pengusulan Pembimbing

Kepada Yth. : Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Hasanuddin  
Makassar

Dengan hormat,

Sehubungan dengan diterimanya Judul Skripsi dari Mahasiswa

Nama : M - HAFID, MOH. MAMU  
Nomor Pokok : 3 31101046  
Bagian :  
Judul : TINJAUAN SOSIOLOGIS HUKUM TERHADAP EFEKTIVITAS PELAKSANAAN PERDA NO.5/1995 TENTANG PERATURAN KENDARAAN TIDAK BERNOMOR YANG BEROPERASI DALAM KOTA MAKASSAR

Dengan ini kami usulkan untuk menjadi Pembimbing I dan II dari mahasiswa yang bersangkutan masing-masing :

1. Prof. Dr. Musahid M. M. NIP. 131876807
2. H. H. H. NIP. 132126336

Pertimbangan yang dapat diberikan adalah :

- a. Bahwa para calon pembimbing tersebut adalah pengasuh mata kuliah yang erat hubungannya dengan judul skripsi tersebut;
- b. Jumlah mahasiswa yang dibimbing oleh para calon pembimbing tersebut telah seimbang dengan calon lainnya pada semester yang sementara berjalan.

Atas perhatian dan kerjasamanya yang baik diucapkan terima kasih.

Ketua/Sekretaris  
Bagian Hukum *Mang & Plus*  
  
(H. H. H.)  
Nip.

Tembusan :

..... untuk diketahui





DEPARTEMEN PENDIDIKAN NASIONAL  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
KAMPUS UNHAS TAMALANREA JALAN PERINTIS KEMERDEKAAN  
TELEPON 586200, 587219 PESAWAT 2208, 2707, 2719, 2733,2734, MAKASSAR 90245  
FAKULTAS HUKUM

Nomor : 920 /H 4.7.1/TU.15/2007  
Lamp. : -  
Hal : Undangan Seminar Proposal

Makassar, 23 Maret 2007

Kepada  
Yth. : 1. Prof. Dr. Musakkir, SH. MH.  
2. Hasbir, SH. MH.  
3. DR. A.Pangerang Moenta, SH. MH. DFM  
4. Hamzah Halim, SH. MH.  
5. Ratnawati, SH. MH.  
6. Hasrul, SH.  
7. Mahasiswa Fakultas Hukum Unhas yang sedang memprogramkan skripsi

di-  
Makassar

Dengan hormat kami mengundang Saudara untuk menghadiri seminar proposal (usulan skripsi bagi mahasiswa a.n. AL Hadz Mohammad Mahdi NIM. B111 01 046 yang akan dilaksanakan pada :

Hari / tanggal : JUMAT, 30 Maret 2007  
Pukul : 09.00 Wita  
Bertempat di : C E L D  
Judul Seminar : Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Efektivitas Pelaksanaan Perda No.3 Tahun 1995 Tentang Peraturan Kendaraan Tidak Bermotor yang Beroperasi dalam Kota Makassar

Pembimbing : I. Prof. DR. Musakkir, SH. MH  
II. Hasbir, SH. MH

Atas perhatian dan kehadiran Saudara disampaikan terima kasih

A.n Dekan  
Pembantu Dekan I



*[Signature]*  
Dr. A.Pangerang Moenta, S.H., M.H. DFM  
NIP. 131 661 823

Tembusan :  
1. Ketua/Sekretaris Bagian  
2. Kepala Bagian Tata Usaha Fakultas Hukum Unhas