

KEPATUHAN HUKUM PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA (ANGKOTA) TERHADAP PENGGUNAAN TERMINAL DI KOTAMADYA SALATIGA


SKRIPSI

Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan
Memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan
Program Studi Strata I Ilmu Hukum



Disusun oleh :

Y. LILIK SULISTYO
93.20.968
93.6.111.01000.50075

PERPUSTAKAAN 	No. INV.	194. / H. 100.
	Th. Angg.	Cat : -
	PARAP.	16 TGL. 16 100/100.

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS KATOLIK SOEGIJAPRANATA
SEMARANG
1999**

**KEPATUHAN HUKUM PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA
(ANGKOTA) TERHADAP PENGGUNAAN TERMINAL
DI KOTAMADYA SALATIGA**

SKRIPSI

**Diajukan untuk melengkapi tugas-tugas dan
Memenuhi syarat-syarat guna menyelesaikan
Program Studi Strata I Ilmu Hukum**

Disusun oleh :

Y. LILIK SULISTYO

93.20.968

93.6.111.01000.50075

Semarang, 29 Oktober 1999

Disetujui oleh

PETRUS SOERJOWINOTO, S.H., M.Hum.

(Dosen Pembimbing)

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS KATOLIK SOEGLJAPRANATA
SEMARANG
1999**

PENGESAHAN

Dipertahankan dan diterima di depan Dewan Penguji Skripsi Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang, untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata I dalam Ilmu Hukum.

Semarang,

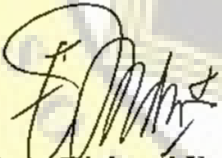
1999

Dekan Fakultas Hukum

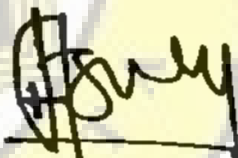
Universitas Katolik Soegijapranata Semarang



(Y. Bud Sarwo, S.H., M.H.)


Endang Wahyati Yustina, S.H., M.H.

KETUA


Y. Bud Sarwo, S.H., M.H.

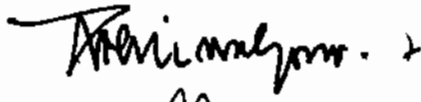
SEKRETARIS

Dosen Penguji :

1. Petrus Soerjowinoto, SH. MHum.

()

2. AY. Yuni Wahono, SH MH

()

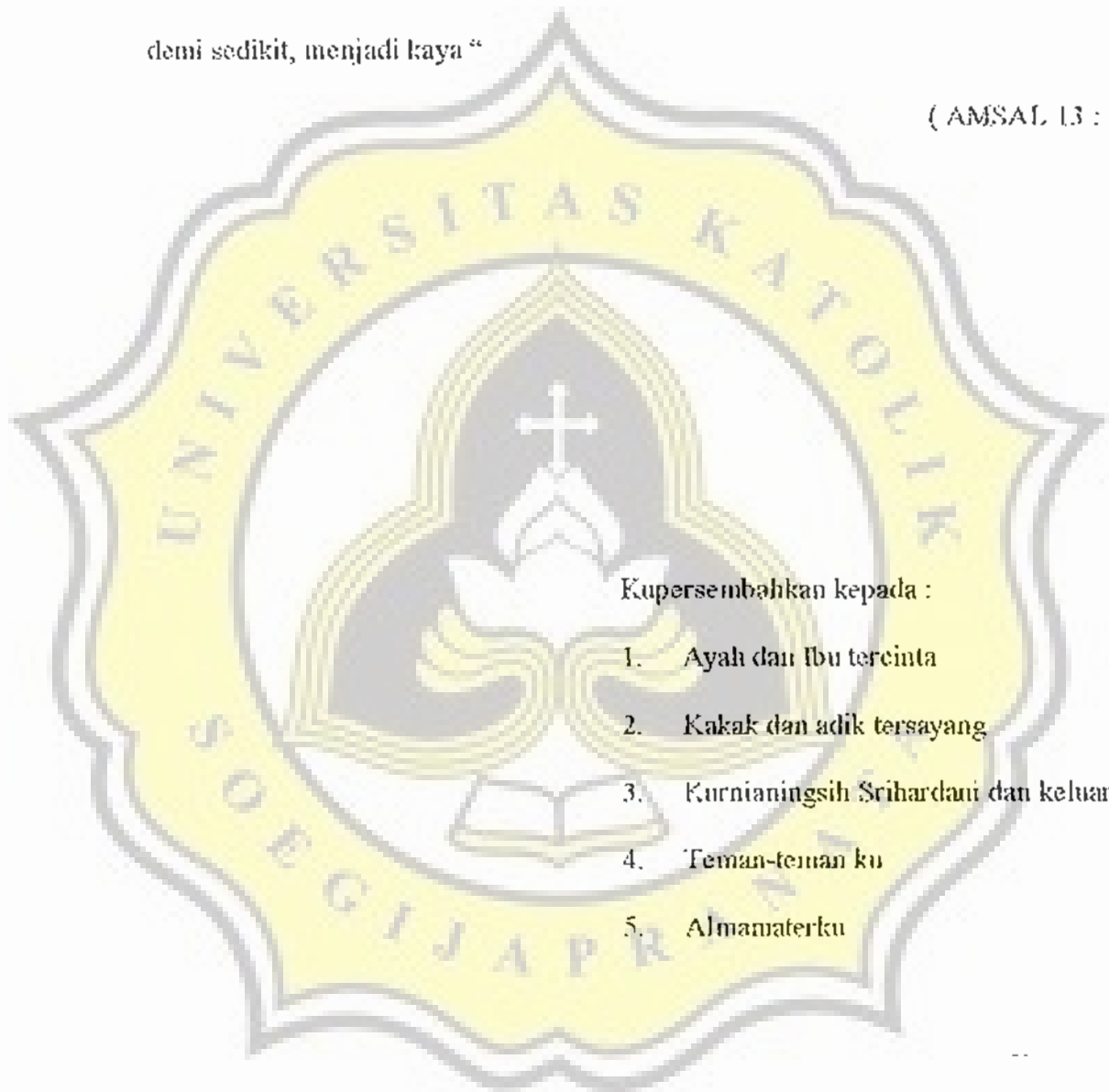
3. Sri Hartini Soendjoto, S.H., C.N.

()

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“ Harta yang cepat diperoleh akan berkurang, tetapi siapa mengumpulkan sedikit demi sedikit, menjadi kaya “

(AMSAL 13 : 11)



Kupersembahkan kepada :

1. Ayah dan Ibu tercinta
2. Kakak dan adik tersayang
3. Kurnianingsih Srihardani dan keluarga
4. Teman-teman ku
5. Almamaterku

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa, yang telah memberikan rahmat dan karunia-Nya sehingga dapat terselesaikannya skripsi yang berjudul :

**“ KEPATUHAN HUKUM PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA (ANGKOTA)
TERHADAP PENGGUNAAN TERMINAL DI KOTAMADYA SALATIGA”.**

Penulis memilih judul di atas, dengan maksud menggambarkan kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Kotamadya Salatiga. Ditulisnya skripsi ini bertujuan :

1. Mengetahui faktor – faktor yang berpengaruh terhadap kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota yang beroperasi di Salatiga.
2. Menggambarkan kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Kotamadya Salatiga.
3. Mengetahui hal – hal yang menjadi kendala ketidakpatuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Salatiga.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan dalam memperoleh gelar kesarjanaan pada Fakultas Hukum Universtas Katolik Soegijapranata Semarang. Di dalam penulisan skripsi ini tentunya masih terdapat kekurangan baik dalam penyusunan kata-kata, kalimat, bahasa maupun isinya, karena itu penulis sangat mengharapkan saran dan kritik yang dapat membangun untuk lebih menyempurnakan skripsi ini.

Pada kesempatan ini penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada :

1. Romo Dr. AL. Purwobadiwardoyo, MSF selaku Rektor Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.
2. Bapak Petrus Soerjowinoto, S.H., M.Hum. selaku Dosen pembimbing yang dengan penuh kesabaran serta kebijaksanaan memberikan petunjuk dan pengarahan.
3. Bapak Y. Budi Sarwo, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.
4. Ibu Marcella Elwina, S.H. selaku dosen wali penulis yang telah memberikan semangat dan dorongan dalam menyelesaikan studi di Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang.
5. Segenap dosen Fakultas Hukum Universitas Katolik Soegijapranata Semarang yang telah membekali pengetahuan dalam kuliah-kuliah sebagai dasar dari penulisan skripsi ini.
6. Walikotaamadya Daerah Tingkat II Salatiga, yang telah berkenan memberikan rekomendasi serta izin kepada penulis untuk melakukan survey dan penelitian di Kotamadya Salatiga.
7. Satuan Lalu Lintas Kotamadya Salatiga, yang telah membantu dengan memberikan data-data yang diperlukan dalam penulisan skripsi.
8. Dinas Lalu Lintas Dan Jalan Raya Kotamadya Salatiga, yang telah membantu dengan memberikan data yang diperlukan dalam penulisan skripsi.
9. Bagian Hukum Pemerintah Daerah Kotamadya Salatiga, yang telah membantu dengan memberikan data yang diperlukan dalam penulisan skripsi.

10. Organisasi Angkutan Darat Kotamadya Salatiga, yang telah membantu dengan memberikan data yang diperlukan dalam penulisan skripsi.
11. Bapak dan Ibu tercinta, yang selama ini telah memberikan dorongan baik moril maupun materiil sampai terselesaikannya study.
12. Saudara-saudaraku yang tersayang, yang senantiasa memberikan dorongan dalam menyelesaikan study.
13. Kurnianingsih Srihardani beserta keluarga, yang senantiasa memberikan dorongan dalam menyelesaikan study.
14. Teman-temanku yang selalu bersama-sama dan memberikan bantuan dalam menyelesaikan study.
15. Seluruh masyarakat yang ikut serta memberikan bantuan serta dorongan dalam penulisan skripsi.

Semarang, 16 Oktober 1999

Penulis

DAFTAR ISI

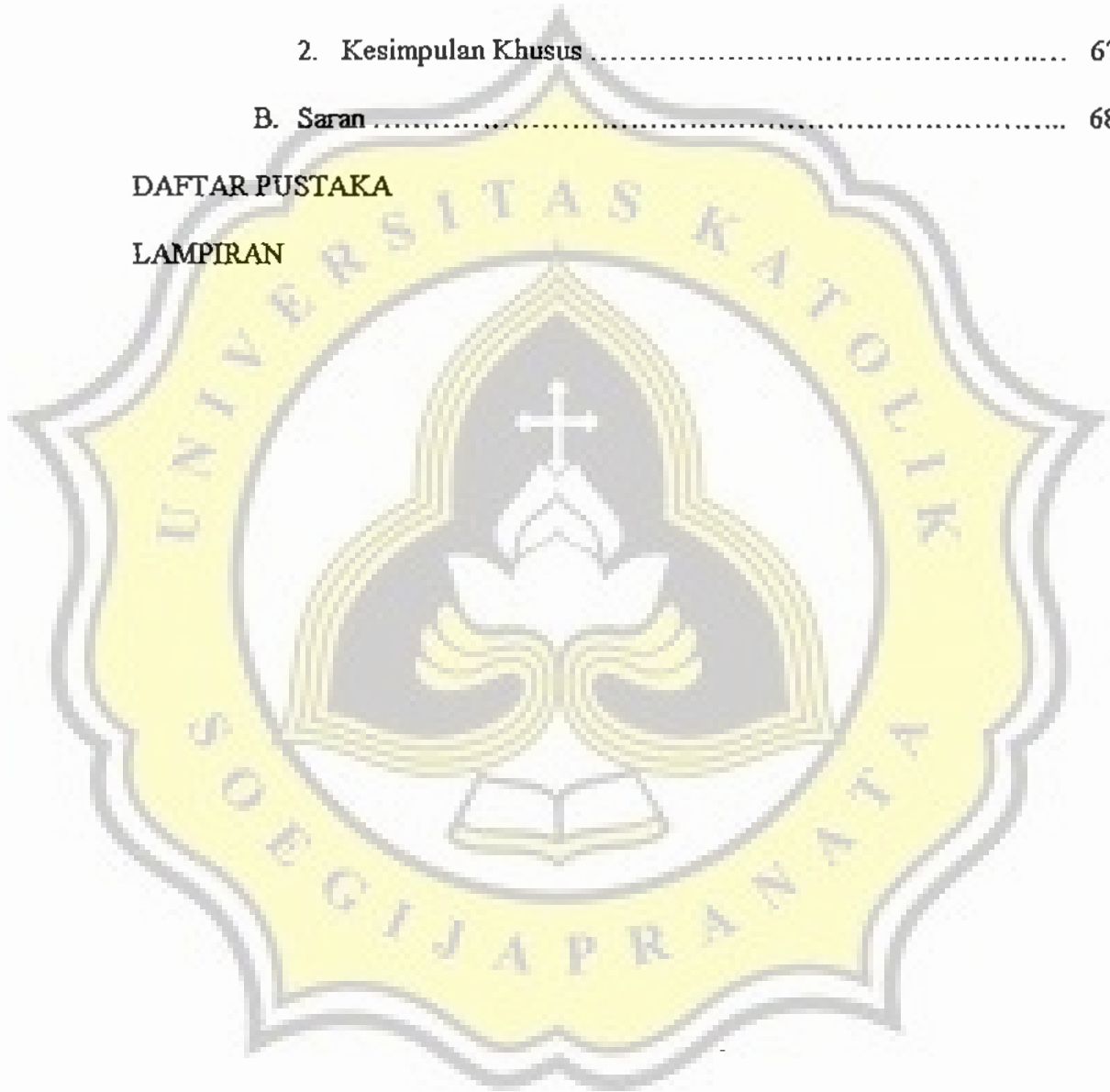
	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
HALAMAN PENGESAHAN	iii
MOTTO DAN PERSEMBAHAN	iv
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	viii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Perumusan Masalah	6
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	6
1. Tujuan Penelitian	6
2. Kegunaan Penelitian	7
D. Sistematika Penulisan	7
BAB II INTRODUKSI TEORI	9
A. Pengertian Terminal, Penggunaan Terminal, Angkutan Kota dan Pengemudi Angkutan Kota	9
B. Pengertian kepatuhan Hukum dan Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota	14

C. Kendala-kendala Ketidakpatuhan Pengemudi Terhadap Penggunaan Terminal	29
BAB III. METODE PENELITIAN	33
1. Metode Pendekatan	34
2. Spesifikasi Penelitian	34
3. Metode Pengambilan Sampel	35
4. Metode Pengumpulan Data	36
5. Metode Penyajian Data	37
6. Metode Analisis Data	37
BAB IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	39
A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian	39
B. Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota	47
1. Faktor Hukum	48
2. Faktor Penegak Hukum	49
3. Faktor Masyarakat	50
4. Faktor Sarana dan Fasilitas	52
5. Faktor Budaya	54
C. Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota	55
D. Hal-hal yang menjadi Kendala Ketidakpatuhan Pengemudi Angkutan Kota Terhadap Penggunaan Terminal Angkutan Kota	61

BAB V. PENUTUP	67
A. Kesimpulan	67
1. Kesimpulan Umum	67
2. Kesimpulan Khusus	67
B. Saran	68

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Kota Salatiga adalah kota pendidikan, ini dapat dilihat dari berbagai Yayasan pendidikan yang ada seperti ; Yayasan Al Azhar sebagai pusat pendidikan TK, SD, Perguruan Tinggi Swasta UKSW yang sudah terkenal dari dalam maupun luar negeri. Struktur masyarakat Salatiga mayoritas penduduk berusia produktif, pekerjaan paling banyak di sektor swasta. Pekerja di sektor ini seperti : home industri, buruh pabrik, pengemudi, PNS, ABRI, dll.

Berdasarkan pada pendapat Aristoteles dimana dalam kehidupan sosialnya, manusia selalu membutuhkan manusia lain dalam pergaulan hidupnya (*Zoon Politicon*)¹. Demikian juga kota Salatiga yang masyarakatnya bersifat heterogen, dimana dalam berbagai hal yang satu membutuhkan yang lain. Tak terkecuali dibidang lalu-lintas dan angkutan jalan. Lalu-lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis karena kota Salatiga merupakan jalur utama antara Semarang - Solo dimana lalu-lintasnya sangat padat. Padatnya lalu-lintas ini banyak dimanfaatkan untuk membuka usaha yang sesuai dengan keadaan dan situasi Salatiga.

Dibidang Jasa angkutan kota merupakan salah satu usaha yang mudah dalam meraup keuntungan. Masyarakat Salatiga sangat membutuhkan jasa angkutan kota

¹ C.S.T. Kansil, Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia, PN. Balai Pustaka, Jakarta, 1983, hal. 27.

ini, selain praktis juga mempercepat dan mempermudah untuk mencapai tempat yang dituju.

Pertambahan jumlah kendaraan yang semakin hari semakin meningkat menimbulkan keadaan yang sangat serius dalam hal kelancaran lalu-lintas dan ketidaktertiban lalu-lintas. Upaya Pemerintah yang dalam hal ini dilaksanakan oleh POLRI, DLLAJR serta lembaga-lembaga lainnya untuk mengatasi masalah kelancaran dan ketertiban lalu-lintas tidak akan membawa hasil yang optimal tanpa bantuan dan kesadaran masyarakat pemakai jalan dan pemakai jasa angkutan kota. Menyadari masalah tersebut pembinaan kesadaran lalu-lintas di tiap lapisan masyarakat terutama di lembaga-lembaga pendidikan, mutlak merupakan bagian dari upaya untuk mengurangi kasus-kasus kecelakaan lalu-lintas.

Banyaknya angkutan kota yang ada membuat semakin padat lalu-lintas kota Salatiga. Demi menertibkan dan memenuhi kebutuhan masyarakat, DLLAJR Kodya Salatiga memisahkan dan mengatur angkutan kota ke berbagai jalur yang berbeda, sehingga setiap sudut kota Salatiga dilalui angkota. Dengan demikian ketertiban serta kelancaran lalu-lintas dan kebutuhan masyarakat akan angkutan kota dapat terpenuhi. Sebagai sarana untuk memantau serta mengatur angkutan kota di setiap trayek maka dibuatlah suatu tempat sebagai berpangkalnya angkutan kota yaitu terminal.

Dibangunnya terminal angkutan kota selain untuk menunjang slogan Salatiga Hati Beriman (Sehat, Rapi, Bersih, Indah, Aman), serta sebagai pembinaan dibidang lalu-lintas jalan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu-lintas harus ditujukan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, kelancaran lalu-

lintas. Disamping itu, dalam melakukan pembinaan lalu-lintas jalan juga harus diperhatikan aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, kelestarian lingkungan, tata ruang, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi serta koordinasi antar wewenang pembinaan lalu-lintas jalan di tingkat pusat dan daerah serta antar instansi dan unsur terkait lainnya. Disamping itu fungsi terminal sebagai sarana untuk memperoleh pendapatan daerah Kodya Salatiga.

Pendapatan daerah itu pada akhirnya juga dipergunakan untuk kepentingan masyarakat Salatiga, diantaranya perbaikan jalan di wilayah Kodya Salatiga. Melalui sarana jalan yang baik maka kenyamanan serta ketenangan angkutan kota dan masyarakat selama perjalanan dapat terpenuhi. Dalam rangka pembinaan lalu-lintas jalan sebagai mana di atas, diperlukan penetapan aturan-aturan umum dan menyeluruh dengan mengingat ketentuan-ketentuan lalu-lintas yang berlaku. Sebagai penunjang hal tersebut di atas Pemerintah Daerah Kodya Salatiga dengan persetujuan DPRD Kodya Salatiga mengeluarkan Perda Kodya Salatiga No. 16/1981 tentang Penggunaan Terminal dan Retribusi Terminal Angkutan Umum. Demi kepentingan pemerintah maupun masyarakat, maka dalam peraturan daerah ini diatur ketentuan-ketentuan mengenai prasarana lalu-lintas dan angkutan jalan, khususnya yang berhubungan dengan terminal. Dimana terminal merupakan unsur terpenting dalam menyelenggarakan lalu-lintas dan angkutan jalan yang berdaya guna dan berhasil guna serta dalam rangka memberikan perlindungan keselamatan, keamanan, kemudahan serta kenyamanan bagi para pemakai jalan.

Peraturan Daerah No. 16/1981 Kodya Salatiga diharapkan dapat dijadikan pedoman bertingkah laku oleh masyarakat Salatiga khususnya para pengemudi

angkutan kota. Hukum itu diciptakan dengan tujuan agar tercapai kedamaian di dalam kehidupan bersama. Kedamaian berarti adanya keserasian antara ketertiban dan ketentraman. Tugas hukum adalah berusaha untuk menciptakan suatu keserasian antara kepastian hukum dan kesebandingan hukum². Sehubungan dengan hal tersebut di atas, yang penulis maksudkan dengan kepastian hukum adalah terpenuhinya anjuran-anjuran dan kewajiban yang terdapat dalam Perda No.16/1981 Kodya Salatiga tentang Penggunaan Terminal dan Reli Busi Terminal Angkutan Umum.

Dengan menggunakan kacamata peraturan di atas penulis mengadakan pengamatan lapangan. Ternyata belum semua pengendara serta calon penumpang angkutan umum mematuhi peraturan yang ada yaitu Perda No.16/1981, masih banyak pengendara dan calon penumpang angkutan umum yang :

1. Berpangkalan di tempat-tempat tertentu di daerah luar terminal untuk mengambil dan menurunkan penumpang.
2. Tempat yang menjadi pangkalan berada di daerah tertuang , dimana disekitarnya terdapat rambu-rambu larangan untuk berhenti.
3. Memarkir kendaraan sedemikian rupa sehingga menutupi ruas jalan dan mengganggu lalu-lintas.
4. Calon penumpang enggan masuk ke terminal angkutan kota.
5. Dalam menanti angkutan kota, calon penumpang terkesan tidak tertib karena disekitar mereka terdapat rambu-rambu larangan.

² Soerjono Soekanto, Faktor-faktor yang Mempengaruhi Penegakkan Hukum, Rajawali, Jakarta, 1983, hal 2.

Selain itu karena pemakai jalan yang kurang disiplin terhadap ketentuan-ketentuan dan sopan santun yang berlaku menimbulkan ketidaktertiban lalu-lintas. Ketidaktertiban lalu-lintas yang timbul banyak dipengaruhi oleh faktor pengemudi angkutan kota. Pengemudi merupakan sebagian unsur pokok dalam penyelenggaraan transportasi jalan yang diharapkan dapat mewujudkan lalu-lintas dan angkutan jalan yang selamat, aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien. Pada kenyataannya, masih ada pengemudi yang tidak mengindahkan peraturan yang ada, misalnya : menurunkan serta menaikkan penumpang di luar terminal yang kerap kali dapat menimbulkan kemacetan serta ketidaktertiban lalu-lintas.

Meskipun pelanggaran-pelanggaran tersebut terjadi secara nyata dan berulang-ulang akan tetapi petugas yang mengawasi tata tertib lalu-lintas tidak memperdulikan hal tersebut, demikian halnya dengan pengemudi angkutan kota. Hal ini jelas-jelas merupakan bentuk dari penyimpangan terhadap norma hukum, terutama tata tertib penggunaan terminal dan tata tertib lalu-lintas yang berlaku di Kodya Salatiga. Berdasarkan uraian di atas pokok masalahnya dapat diketahui adanya ketidakpatuhan pengemudi angkutan kota dalam penggunaan terminal di Kotamadya Salatiga.

Berpangkal dari asumsi di atas penulis mencoba menyoroiti tentang masalah kepatuhan dari anggota suatu kelompok sosial terhadap norma dalam kelompoknya yang mendorong penulis untuk menulis dan mengkaji mengenai "KEPATUHAN HUKUM PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA (ANGKOTA) TERHADAP PENGGUNAAN TERMINAL DI KOTAMADYA SALATIGA".

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut di atas tentang latar belakang penelitian, maka untuk memudahkan dan memberikan suatu gambaran mengenai ruang lingkup permasalahannya, dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Faktor-faktor apakah yang mempengaruhi kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota ?
2. Bagaimana kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota ?
3. Hal-hal apa saja yang menjadi kendala ketidakpatuhan pengemudi terhadap penggunaan terminal angkutan kota ?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

- a. Ingin mengetahui faktor-faktor yang berpengaruh terhadap kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota yang beroperasi di Salatiga.
- b. Ingin menggambarkan kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Kotamadya Salatiga.
- c. Ingin mengetahui hal-hal yang menjadi kendala ketidakpatuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Salatiga.

2. Kegunaan Penelitian

a. Kepentingan Akademis

Untuk menambah kajian Ilmu Hukum mengenai Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota Terhadap Penggunaan Terminal, khususnya di Fakultas Hukum Universitas Katholik Soegijapranata Semarang dan seluruh kalangan akademik pada umumnya, sehingga dapat dijadikan acuan untuk penelitian selanjutnya.

b. Kepentingan Masyarakat

Untuk memberikan gambaran dan penjelasan kepada masyarakat, khususnya pengemudi angkutan kota di Salatiga dalam mewujudkan kelancaran dan ketertiban lalu -lintas Salatiga.

c. Kepentingan Mahasiswa

Untuk memberi jawaban mengenai masalah-masalah yang akan diteliti serta gambaran untuk penelitian lebih lanjut.

D. Sistematika Penulisan

Bab I : Pendahuluan, dalam bab ini akan diuraikan menjadi : latar belakang masalah, perumusan masalah, tujuan dan kegunaan penelitian serta sistematika penulisan.

Bab II : Introduksi Teori, dalam bab ini akan diterangkan mengenai : pengertian terminal dan penggunaannya, pengertian kepatuhan hukum dan faktor-

faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota serta kendala-kendala ketidakpatuhan pengemudi terhadap penggunaan terminal.

BAB III : Metode Penelitian, dalam bab ini diuraikan mengenai : Metode pendekatan, spesifikasi penelitian, metode penarikan sampel, metode pengumpulan data, metode penyajian data serta metode analisa data.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN, dalam bab ini akan dibahas mengenai : gambaran umum Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga, faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota, kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota serta hal-hal yang menjadi kendala ketidakpatuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota.

BAB V : Penutup, dalam bab ini berisi mengenai kesimpulan serta saran.

BAB II

INTRODUKSI TEORI

A. Pengertian Terminal, Penggunaan Terminal, Angkutan Kota dan Pengemudi Angkutan Kota.

Masyarakat merupakan suatu bentuk kehidupan sosial bersama antar manusia dan merupakan suatu pergaulan hidup yang tertib dan tenteram, akan tetapi tidak selamanya kehidupan sosial itu selalu tertib dan tentram, terkadang terjadi kekacauan dan ketegangan di dalam kehidupan masyarakat tersebut. Diharapkan keadaan kacau atau tegang tersebut lambat laun diharapkan akan pulih kembali menjadi tertib dan tentram.

Demikian juga yang berhubungan dengan lalu lintas dan angkutan jalan karena lalu lintas dan angkutan jalan memiliki peranan yang sangat penting dan strategis sehingga penyelenggaraannya dikuasai oleh negara dan pembinaannya dilakukan oleh pemerintah. Pembinaan di bidang lalu lintas jalan yang meliputi aspek-aspek pengaturan, pengendalian dan pengawasan lalu lintas harus diterapkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Disamping itu, dalam melakukan pembinaan lalu lintas jalan juga harus diperhatikan aspek kepentingan umum atau masyarakat pemakai jalan, kelestarian lingkungan, tata ruang, perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi. Pembinaan lalu lintas jalan harus dilaksanakan ditingkat pusat dan daerah serta antar instansi, sektor dan unsur terkait lainnya, salah satu sarana sebagai

penunjang pembinaan lalu lintas jalan sebagaimana tersebut diatas adalah terminal.

1. Pengertian Terminal

Terminal adalah prasarana transportasi jalan untuk barang serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum yang merupakan salah satu wujud simpul jaringan transportasi³.

Definisi di atas hampir sama dengan yang dituangkan dalam Peraturan Pemerintah yaitu : Terminal merupakan 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 transportasi⁴.

Dalam Peraturan Daerah Kotamadya Salatiga disebutkan bahwa terminal merupakan tempat pemberangkatan dan pemberhentian mobil angkutan umum⁵.

Pengertian yang lebih rinci mengenai terminal disebutkan dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 dimana terminal terdiri dari :

- a. Terminal penumpang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.
- b. Terminal barang merupakan prasarana transportasi jalan untuk keperluan membongkar dan memuat barang serta perpindahan intra dan atau antar moda transportasi⁶.

³ Undang-undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, pasal 1.

⁴ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan , pasal 1.

⁵ Peraturan Daerah kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga No. 16 Tahun 1981 tentang Terminal dan Retribusi Terminal, pasal 1.

⁶ Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, pasal 40.

Terminal penumpang sebagaimana disebutkan di atas masih dikelompokkan menjadi :

- 1) Terminal penumpang type A, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan ;
- 2) Terminal Penumpang tipe B, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan atau angkutan pedesaan ;
- 3) Terminal penumpang type C, berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan⁷.

Dikemukakan pengertian terminal di atas dimaksudkan untuk memberikan penjelasan mengenai kegunaan terminal. Terminal bukan merupakan suatu karya yang adanya hanya untuk dinikmati oleh orang-orang yang mengamatinya tetapi merupakan suatu karya yang harus benar-benar dimanfaatkan sesuai dengan fungsinya. Dibangunnya terminal diharapkan dapat menciptakan perubahan menuju ke situasi yang diinginkan. Pengemudi yang secara tidak langsung berhubungan dengan terminal diharapkan dapat memanfaatkan terminal sebagaimana mestinya, terutama pengemudi angkutan kota. Kepatuhan pengemudi terhadap penggunaan terminal yang ada diharapkan dapat menciptakan kelancaran dan ketertiban lalulintas.

2. Penggunaan Terminal

Dalam mewujudkan kota Salatiga yang sehat, rapi, bersih, indah dan aman, terminal merupakan salah satu unsur sebagai penunjang terciptanya cita-

⁷ Ibid. pasal 41.

cita dan harapan masyarakat Salatiga. Oleh karena itu, Pemerintah Daerah Kotamadya Salatiga membangun terminal angkutan kota.

Dibangunnya terminal angkutan kota diharapkan dapat mewujudkan ketertiban lalu-lintas. Berfungsinya terminal angkutan kota tidak dapat terlepas dari faktor pengemudi dan penumpang angkutan kota. Kedua faktor tersebut harus mempunyai rasa saling keterkaitan satu dengan yang lain demi menunjang berfungsinya terminal angkutan kota sebagaimana mestinya.

Fungsi dan tujuan dibangunnya terminal angkutan kota antara lain adalah :

- a. Jasa tempat bongkar muat barang dan atau naik turun penumpang yang dinikmati oleh pengusaha angkutan ;
- b. Fasilitas parkir kendaraan umum menunggu waktu keberangkatan yang dinikmati oleh pengusaha angkutan ;
- c. Faktor parkir untuk umum yang dinikmati oleh pengguna jasa³.

Pada prinsipnya fungsi terminal adalah sebagai tempat untuk menaikkan penumpang. Dengan demikian, baik pengemudi maupun penumpang angkutan kota harus memiliki kesadaran yang tinggi dengan memanfaatkan sarana yang ada yaitu terminal sesuai dengan fungsinya. Dengan dimanfaatkan terminal sebagaimana mestinya maka pembangunan terminal angkutan kota tidak sia-sia demi terciptanya ketertiban lalu lintas di Kotamadya Salatiga.

Demi terwujudnya hal di atas maka kedua faktor tersebut (pengemudi dan penumpang) sangat diharapkan peran sertanya. Sebagai pengemudi angkutan kota harus memiliki kesadaran yang tinggi dalam menjalankan profesinya. Sikap

³ Ibid, pasal 43.

tersebut dapat diperlihatkan dengan mematuhi segala peraturan yang ada, begitupun sebaliknya penumpang angkutan kota. Untuk itu kepatuhan hukum pengemudi terhadap penggunaan terminal diharapkan dapat memberikan gambaran seberapa jauh masyarakat mengerti, memahami serta memanfaatkan terminal.

3. Angkutan Kota dan Pengemudi Angkutan Kota.

Kendaraan (Angkutan Kota) dan pengemudi merupakan sebagian unsur pokok dalam penyelenggaraan transportasi jalan yang bertujuan untuk mewujudkan lalu lintas yang aman, cepat, lancar, tertib dan teratur, nyaman dan efisien. Kedudukan dan peranan kendaraan maupun pengemudi menyangkut kepentingan seluruh lapisan masyarakat terutama yang berkaitan dalam bidang lalu lintas.

Terwujudnya penggunaan terminal dengan baik dan teratur tak terlepas dari berfungsinya beberapa hal atau unsur yang berhubungan dengan terminal, misalnya : pengemudi, angkutan. Angkutan kota yaitu kendaraan bermotor yang dipergunakan untuk memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain di dalam satu kota. Dengan demikian, yang disebut dengan pengemudi angkutan kota adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor yaitu : angkutan kota.

Dalam kedudukan dan peranannya seperti diatas, maka pengaturan dan pembinaan kendaraan maupun pengemudi seharusnya tidak hanya dilihat dari kepentingan sektoral semata, namun lebih dimaksudkan untuk pencapaian tujuan

penyelenggaraan transportasi jalan sebagaimana diuraikan diatas. Untuk mencapai daya guna dan hasil guna yang optimal, diperlukan adanya pengaturan dan pembinaan secara terpadu, menyeluruh dan berkesinambungan. Hal ini dapat dicapai jika kegiatan pengaturan dan pembinaan pada masing – masing instansi pemerintah seperti : DLLAJ, Satlantas, terkoordinasi secara utuh, tertib, teratur antara satu dengan yang lain, tanpa mengurangi tugas dan tanggung jawab masing – masing instansi.

B. Pengertian Kepatuhan Hukum dan Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota

Masalah kepatuhan hukum sebetulnya menyangkut proses internalisasi dari hukum tersebut, Proses internalisasi dimulai pada saat seseorang dihadapkan pada pola perikelakuan baru sebagaimana diharapkan oleh hukum, pada suatu situasi tertentu. Awal dari proses inilah yang biasanya disebut sebagai proses belajar, dimana terjadi suatu perubahan pada pendirian seseorang.

Pola perikelakuan hukum merupakan setiap perikelakuan teratur yang bertujuan untuk mencapai keserasian antara ketertiban dengan kebebasan. Kiranya dapat diduga bahwa setiap perikelakuan yang sesuai dengan hukum (perikelakuan hukum) merupakan salah satu ciri atau kriteria akan adanya kepatuhan atau ketaatan hukum yang cukup tinggi. Hal tersebut akan sesuai dengan kenyataan apabila ditelaah lebih lanjut mengapa warga masyarakat berperikelakuan menurut hukum, sehingga pola perikelakuan hukum merupakan

hal yang identik dengan kepatuhan hukum. Pola perikelakuan hukum merupakan kriteria kepatuhan hukum apabila warga masyarakat berperikelakuan demikian.

Masalah kepatuhan hukum memang merupakan suatu persoalan yang dihadapi oleh setiap masyarakat. Walaupun kemudian, setiap masyarakat dengan karakteristiknya masing-masing, mungkin memberikan corak tersendiri di dalam kerangka kepatuhan hukumnya. Masalah yang timbul, tentunya tidak dapat dilepaskan dari kenyataan, bahwa berfungsinya hukum sangatlah tergantung pada hubungan yang serasi antara hukum itu sendiri, penegak hukum, fasilitas serta saramnya dan masyarakat yang diaturnya. Kepincangan pada salah satu unsur, mungkin akan mengakibatkan bahwa seluruh sistem akan terkena pengaruh negatifnya.

Bila melihat uraian di atas, maka pengemudi angkutan kota diharapkan memiliki perilaku yang sesuai dengan hukum, sehingga tercapai keserasian antara ketertiban dan kebebasan untuk terciptanya kepatuhan atau ketaatan hukum.

1. Pengertian Kepatuhan Hukum

Istilah kepatuhan terhadap hukum dipakai untuk menggambarkan suatu keadaan dalam hal mana perilaku-perilaku dari anggota masyarakat berkesesuaian dengan hukum yang berlaku. Hukum merupakan konkretisasi sistem nilai yang sedang berlaku di masyarakat. Yang dimaksudkan dengan nilai adalah suatu rangkaian abstraksi dari konsepsi abstrak yang hidup dalam alam pikiran bagian terbesar/golongan tertentu dalam masyarakat tentang apa yang

diperbolehkan dengan apa yang tidak diperbolehkan. Suatu keadaan yang dicita-citakan adalah adanya kesesuaian antara hukum dengan sistem nilai tersebut. Dengan bertitik tolak dari pembatasan tersebut maka ada 2 sisi yang dapat dijadikan sebagai obyek pengamatan yaitu perilaku / tindakan manusia pada satu sisi dan ketentuan atau aturan hukum disisi lain.

Perilaku atau tindakan manusia dalam konteks ini adalah bentuk-bentuk perbuatan nyata yang seharusnya dilakukan oleh tiap-tiap anggota masyarakat. Ukuran / kriteria perbuatan nyata yang seharusnya, pada dasarnya berpedoman pada ketentuan peraturan perundangan dan norma yang dipatuhi oleh masyarakat. Pandangan yang dikemukakan oleh Rony H. Soemitro, yaitu bahwa perilaku atau tindakan manusia yang seharusnya itu menunjukkan pada suatu peran tertentu yang diharapkan oleh tiap-tiap orang menurut kedudukannya⁹. Peranan yang sesungguhnya dilakukan menunjukkan bagaimana seseorang sesuai dengan posisinya bertindak. Akibatnya kepatuhan hukum dari seseorang pemegang peran akan selalu berpatokan pada suatu konsistensi perilaku yang mangacu pada kaedah-kaedah hukum dan norma yang ada dalam masyarakat.

Apabila kita melihat sudut pandang dari masing-masing orang tentang batasan dari konsep-konsep hukum dan norma sosial yang harus dipatuhi itu tidak selalu sama, oleh karena itu akan melahirkan pula respek yang beragam. Adanya banyak batasan tentang hukum yang berkembang dikalangan ahli hukum sebagaimana dikemukakan oleh Soejono soekanto antara lain ada yang mengatakan bahwa :

⁹ Rony H. Soemitro, *Study Hukum dan Masyarakat*, Alumni Bandung, 1985, hal 43.

- a. Hukum diartikan sebagai norma atau kaidah.
- b. Hukum diartikan sebagai Tata Hukum.
- c. Hukum diartikan sebagai Petugas atau Pejabat.
- d. Hukum diartikan sebagai Perilaku unik dan teratur¹⁰.

Dari sekian banyak pengertian yang ada dan diberikan terhadap hukum, ternyata ada kecenderungan dalam masyarakat bahwa hukum itu identik dengan petugas penegak hukum. Konsekwensi dari hal tersebut adalah bahwa baik-buruknya hukum tersebut akan selalu dikaitkan dengan perilaku dari petugas penegak hukum tersebut, yang merupakan cermin dari pada hukum, baik sebagai bagian daripada struktur maupun sebagai proses.

Adapula kecenderungan lain dari sebagian masyarakat yang mengartikan hukum sebagai serangkaian peraturan atau ketentuan peraturan perundang-undangan yang dibuat oleh negara, dalam hal ini adalah pemerintah. Adapun konsekwensi dari pandangan itu adalah bahwa kepatuhan hukum daripada tiap-tiap anggota masyarakat akan dicerminkan lewat perbuatan, perilaku dan sikap yang mengacu kepada ketentuan dan peraturan yang ada.

Dari berbagai macam pengertian yang diberikan oleh masyarakat terhadap hukum itu, secara implisif terlihat bahwa tujuan diadakannya hukum adalah untuk menciptakan suatu bentuk masyarakat yang damai dan adil¹¹. Sebagai alat untuk memperlancar interaksi sosial maka secara maksimal hukum

¹⁰ Soerjono Soekanto, Op. Cit, hal 28-29.

¹¹ L. J. Van Appeldoorn, Pengantar Ilmu Hukum, Pradnya Paramita, Jakarta, 1978, hal 28.

harus dimanfaatkan untuk mempermudah hubungan antara individu dengan individu, individu dengan kelompok sosial atau antar kelompok sosial. Berdasarkan ide-ide yang dilontarkan lewat teori-teori yang ada, maka seharusnya tiap individu berupaya agar peran yang sesungguhnya itu dilaksanakan sesuai dengan peranan yang diharapkan.

Kepatuhan terhadap hukum tidak bisa lepas dari dasar-dasar kepatuhan hukum, yang berkaitan juga dengan penegakan hukum, yaitu suatu proses untuk mewujudkan keinginan-keinginan hukum menjadi suatu kenyataan. Keinginan-keinginan hukum disini adalah pikiran-pikiran dari badan pembuat Undang-undang yang dirumuskan dalam peraturan-peraturan hukum¹². Menurut Soejono Soekanto, inti dan arti dari pengakuan hukum terletak pada kegiatan menyeraskan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan dalam kaidah-kaidah yang mantab dan mengejewantahkannya pada sikap dan tindakan. Sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian hidup¹³.

Sejak kecil manusia telah dididik agar mematuhi kaidah-kaidah yang berlaku dalam masyarakat. Melalui proses sosialisasi manusia dididik untuk mengenal, mengetahui, serta mematuhi, kaidah-kaidah tersebut. Oleh karena sejak kecil mengalami proses sosialisasi, maka lama kelamaan akan menjadi suatu kebiasaan untuk mematuhi kaidah-kaidah yang berlaku oleh karena hal

¹² Satjipto Rahardjo, *Masalah-masalah Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis*, Sinar Baru, Bandung, hal 24

¹³ Soejono Soekanto, *Op. Cit.*, 1983.

tersebut telah dilakukan secara berulang-ulang dengan cara dan bentuk yang sama. Pada dasarnya manusia cenderung untuk hidup pantas dan teratur, akan apa yang pantas dan teratur bagi seseorang belum tentu juga pantas dan teratur bagi orang lain. Salah satu faktor yang menyebabkan seseorang taat pada kaidah adalah karena adanya kegunaan kaidah itu sendiri. Kepatuhan terhadap kaidah itu adalah salah satu sarana untuk mengadakan identifikasi dengan kelompoknya.

Dari proses dasar yang dialami oleh masing-masing pengemudi angkutan kota atau individu tersebut akan menghasilkan tingkat kepatuhan yang berbeda-beda terhadap kaidah hukum. Tingkat kepatuhan tersebut mulai dari yang rendah, sedang, dan tinggi sesuai dengan alasan dan motivasi dari masing-masing individu untuk mematuhi hukum atau tidak.

2. Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota

Faktor adalah salah satu atau beberapa kondisi atau keadaan atau persyaratan untuk terjadinya sesuatu. Berkaitan dengan kepatuhan hukum maka yang dimaksud dengan faktor adalah suatu keadaan yang dapat mengganggu kepengaruh hukum terhadap perilaku hukum anggota-anggota masyarakat untuk kondisi yang dapat mengganggu jalannya proses kepatuhan hukum.

Kepatuhan hukum dari individu itu sebenarnya tidak cukup hanya berdasarkan pada basis-basis dari kepatuhan hukum saja, akan tetapi berkaitan juga dengan banyak faktor. Faktor-faktor yang berhubungan dengan pencapaian kepatuhan hukum, diantaranya adalah :

- a. Faktor hukumnya.
- b. Faktor Penegak Hukum.
- c. Faktor Sarana dan Fasilitas.
- d. Faktor Masyarakat.
- e. Faktor Budaya¹⁴.

Masalah kepatuhan hukum ini pada dasarnya selalu berkaitan pula dengan penegakan hukum, sehingga faktor – faktor yang mempengaruhi penegakan hukum juga identik dengan faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum.

Berkaitan dengan obyek tentang kepatuhan hukum, maka penulis mencoba untuk menyoroti faktor – faktor tersebut seperti yang sudah disebutkan diatas, yaitu :

a. Faktor Hukum

Hal – hal yang meliputi konsep hukum adalah semua peraturan dan kaidah atau norma yang oleh anggota masyarakat dijadikan patokan berinteraksi dengan terciptanya ketertiban dan ketenteraman, yang dalam hal ini dibatasi pada Undang – undang. Undang – undang dalam arti materiil adalah peraturan tertulis yang berlaku umum dan dibuat oleh pejabat ditingkat pusat atau pejabat ditingkat daerah yang sah¹⁵.

¹⁴ Soerjono Soekanto, Op. Cat, 1983, hal. 5.

¹⁵ Purnadi Purba Caraka dan Soerjono S, Perundang – undangan dan Yurisprudensi, Alumni, Bandung, 1979, hal.5.

Sehingga Undang-undang dalam arti materiil mencakup :

- 1) Peraturan Pusat, yang berlaku umum dalam skala nasional, untuk semua warga negara dan semua golongan.
- 2) Peraturan Daerah, yang hanya berlaku umum disuatu tempat atau daerah tertentu saja.

Kelemahan- kelemahan dan kekurangan yang terdapat dalam aturan hukum terkadang justru menjadi sumber dari kegagalan untuk mengajak masyarakat mematuhi hukum. Hal ini bisa terjadi sebagai akibat dari adanya hal- hal seperti peluang rumusan hukum yang tidak jelas atau kabur, sehingga dapat membuka peluang terjadinya penafsiran yang berbeda- beda. Atau bisa jadi karena antara kaidah yang satu dengan kaidah yang lain saling bertentangan, sehingga dengan uraian tersebut muncul pertanyaan :

- 1) Apakah aturan hukum tersebut sudah dibuat secara sistimatis ?
- 2) Apakah peraturan- peraturan itu sudah sinkron, dalam arti baik secara vertikal (hirarkis) maupun secara horisontal tak ada pertentangan ?
- 3) Apakah kualitas peraturan yang mengatur bidang kehidupan tertentu itu sudah mencukupi ?
- 4) Apakah penerbitan peraturan- peraturan tersebut sudah sesuai dengan persyaratan yuridis yang ada ?

Norma yang berada di dalam kehidupan sosial itu ada yang bersifat mengikat dan tidak mengikat. Norma yang bersifat mengikat itu biasanya mempunyai kekuatan memaksa. Norma yang bersifat memaksa itu biasanya

dikenal dengan norma hukum atau hukum. Hukum dibuat untuk tujuan agar tercapainya kedamaian di dalam kehidupan masyarakat dan adanya kedamaian berarti adanya keserasian antara ketertiban dan ketentraman. Begitupun juga yang diharapkan dari pengemudi angkutan kota supaya dapat mematuhi segala peraturan yang ada sehingga terciptalah suatu keserasian, kelancaran serta ketertiban yang menjadi tujuan untuk hidup dalam masyarakat.

Apabila tak ada masalah terhadap faktor tersebut maka hukum atau peraturan yang berlaku dalam masyarakat dianggap sudah baik. Hukum yang berupa peraturan itu tidak dapat berlaku dengan sendirinya dalam masyarakat. Peraturan tersebut masih membutuhkan adanya faktor lain dalam pelaksanaannya di masyarakat, faktor tersebut adalah manusia yang dalam hal ini adalah para penegak hukum.

b. Faktor Penegak Hukum

Penegak hukum adalah mereka yang langsung maupun tidak langsung turut terlibat dalam proses penegakan hukum, dalam konteks ini mereka disebut aparat penegak hukum atau aparat hukum saja. Mereka merupakan anggota- anggota masyarakat, akan tetapi mereka mempunyai hak dan kewajiban tertentu yaitu menegakkan peraturan hukum yang berlaku dalam masyarakat¹⁶, dengan kata lain penegak hukum tersebut berfungsi untuk menyasikan nilai- nilai, kaidah- kaidah dan perilaku dalam masyarakat.

¹⁶ Sutjipto Rahardjo, Op Cit, hal. 05

Tugas penegak hukum berkisar antara menindak dan memelihara kedamaian dan keteraturan yang bertujuan untuk menciptakan ketertiban dan keadilan. Dalam menjalankan tugasnya maka seharusnya petugas mempunyai pedoman- tertentu agar dapat menjalankan tugasnya dengan baik.

Dalam kehidupan sosial terdapat kecenderungan bahwa apabila faktor penegak hukum berfungsi dengan baik maka akan menciptakan keteraturan dalam masyarakat. Agar supaya hukum dapat bekerja dengan baik diperlukan adanya aparat penegak hukum yang dapat menyeraskan nilai- nilai yang terjabarkan dalam kaidah- kaidah yang mentah dan mengejawantahkannya dengan sikap tindakan sebagai rangkaian penjabaran nilai- nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup ¹⁷.

Harapan yang ditunjukkan oleh masyarakat pada penegak hukum dalam menciptakan kondisi tersebut adalah :

- 1) Keadilan
- 2) Pemindahan dan penuntutan terhadap mereka yang bersalah
- 3) Pentaatan terhadap hukum, melalui pendidikan dan pemberian contoh yang baik ¹⁸.

Tindakan yang harus dilakukan oleh penegak hukum berdasarkan atas harapan tersebut diatas, adalah :

- 1) Memberi dan menegakkan keadilan

¹⁷ Soerjono Soekanto, Op Cit, 1989

¹⁸ Soerjono Soekanto, Masalah-masalah Penegakan Hukum dan Kesadaran Hukum, "Hukum dan Pembangunan", No.5, tahun IX, 1979, hal 468.

- 2) Menindak dan menuntut kepada mereka yang bersalah dan melanggar
- 3) Mengadakan pengawasan
- 4) Mengajak masyarakat agar mentaati hukum
- 5) Memberikan teladan dalam kepatuhan hukum ¹⁹.

Setiap penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan seorang penegak hukum didalam masyarakat tersebut merupakan posisi tertentu di dalam struktur sosial, bisa kedudukan yang tinggi, sedang atau rendah ²⁰. Status itu merupakan tempat yang berisi hak dan kewajiban tertentu yang merupakan perannya dalam masyarakat. Oleh karena itu orang mempunyai status disebut dengan pemegang peran. Hak dari pemegang peran adalah merupakan wewenang untuk berbuat atau tidak berbuat dan kewajibannya adalah merupakan tugas atau bebannya ²¹.

Seorang penegak hukum biasanya mempunyai status dan peranan rangkap, sehingga tidak mustahil terjadi konflik. Akibatnya dapat terjadi kesenjangan antara peranan yang seharusnya dan peranan yang sebenarnya dilakukan. Peranan yang seharusnya dari seorang penegak hukum sudah dirumuskan di dalam aturan perundang - undangan, yang dalam konteks penulisan skripsi ini adalah Peraturan Daerah Kotamadya Salatiga No.16 tahun 1981, sedangkan peranan yang sebenarnya dilakukan adalah penegak hukum yang menerapkan peraturan tersebut serta menjalankan wewenang dan kebijaksanaannya.

¹⁹ Loc. Cit

²⁰ Soerjono Soekanto, Op. Cit, 1983, hal 10.

²¹ Ibid, Hal 11.

Seorang petugas penegak hukum hendaknya diberikan kewenangan agar ia dapat melaksanakan tugasnya. Yaitu : kekuasaan untuk menerapkan sanksi terhadap para anggota masyarakat yang melanggar hukum. Masalahnya kemudian akan berkisar pada sejauh manakah warga masyarakat akan mematuhi hukum, dan apakah akibat-akibat dari penerapan sanksi sebagai pembenaran terhadap kaidah-kaidah untuk kepentingan mana dijatuhkan hukuman.

Dengan demikian proses pemberian sanksi ini mencakup suatu system imbalan dan hukuman yang akibatnya adalah berupa dukungan masyarakat secara efektif mematuhi kaidah hukum. Permasalahan yang dihadapi oleh penegak hukum disini adalah :

- 1) Sampai dimanakah penegak hukum itu terikat oleh peraturan yang ada ?
- 2) Sampai dimanakah penegak hukum diperkenankan untuk menerapkan policy-nya ?
- 3) Teladan dari penegak hukum yang bagaimanakah yang sebaiknya diberikan pada warga masyarakat ?
- 4) Sampai dimanakah derajat sinkronisasi penugasan yang diberikabn pada para penegak hukum sehingga memberikan batasan-batasan yang tegas pada wewenangnya ?

Bila menyimak uraian di atas, maka peranan yang pokok dari penegak hukum adalah bagaimana caranya untuk membangkitkan motivasi dari masyarakat, khususnya pengemudi angkutan kota untuk mentaati serta

mematuhi segala peraturan yang ada. Kepatuhan pengemudi terhadap peraturan tersebut diharapkan dapat menciptakan suatu kelancaran serta ketertiban dalam kehidupan masyarakat. Dengan timbulnya motivasi dari masyarakat untuk mentaati dan mematuhi peraturan yang ada maka tugas dan tanggung jawab dari penegak hukum akan lebih ringan dan mudah.

c. Faktor Sarana dan Fasilitas.

Secara sederhana fasilitas dapat diartikan sebagai sarana pencapaian tujuan tertentu. Ruang lingkupnya bisa sarana fisik ataupun sarana non fisik yang berfungsi sebagai faktor penunjang, antara lain yang mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, cakap berorganisasi dan peralatan yang cukup mendasar, kondisi keuangan yang cukup, dan sebagainya²².

Hal-hal yang menjadi pokok pemikiran disini antara lain :

- 1) Apakah fasilitas yang sudah cukup memadai ?
- 2) Apakah fasilitas tersebut dirawat dengan baik ?
- 3) Pengadaan fasilitas yang belum tersedia dapat memperhatikan jangka waktu pengadaannya !
- 4) Melengkapi sarana / fasilitas lainnya yang sekiranya diperlukan !

Sarana dan fasilitas yang dimaksud disini adalah terminal angkutan kota. Dengan dibangunnya terminal tersebut diharapkan dapat menciptakan ketertiban serta kelancaran lalu lintas. Ketertiban dan kelancaran lalu lintas dapat terwujud bilamana para pengemudi angkutan kota memanfaatkan

²² Soerjono Soekanto, *Penegakan Hukum*, Bina Cipta, Jakarta, 1988, hal 11

terminal angkutan kota sebagai sarana dan fasilitas sebagaimana mestinya.

Terwujudnya cita- cita serta harapan di atas tidak dapat terlepas dari faktor pengemudi angkutan kota tersebut. Dengan demikian, kepatuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal diharapkan dapat berjalan secara maksimal. Kepatuhan pengemudi juga harus didukung oleh sarana dan fasilitas yang memadai. Untuk itu pemeliharaan sarana dan fasilitas (terminal) harus dilakukan secara berkesinambungan dengan tujuan menarik simpati para pengemudi mematuhi penggunaan terminal yang ada.

d. Faktor Masyarakat.

Dalam konteks yang sederhana dapat dikatakan bahwa masyarakat mematuhi hukum apabila individu-individu yang merupakan bagian dari masyarakat berperilaku sesuai dengan ideal yang diinginkan dari pembentuk hukum. Dalam kehidupan sehari-hari ada banyak perwujudan sikap anggota masyarakat terhadap peraturan hukum yang dikeluarkan oleh pembentuk hukum mengenai berlakunya aturan yang merupakan hukum. Kepatuhan hukum dari individu pada hakekatnya merupakan hasil proses internalisasi yang disebabkan oleh pengaruh sosial yang memberikan efek terhadap seseorang mengenai sikap dan pola perilakunya dan hal ini justru bersumber dari orang lain didalam kelompoknya.

Masalah kepatuhan yang merupakan suatu derajat secara kualitatif dapat dibedakan kedalam tiga (3) proses, yaitu :

1. Compliance : diartikan sebagai suatu bentuk kepatuhan yang didasarkan kepada suatu harapan akan suatu imbalan dan usaha untuk menghindarkan diri dari kemungkinan hukuman yang dijatuhkan.
2. Identification : Hal ini terjadi apabila kepatuhan terhadap kaidah hukum ada bukan karena nilai intrinsiknya, akan tetapi agar keanggotaan kelompok tetap terjaga serta ada hubungan baik dengan mereka yang diberi wewenang untuk menerapkan kaidah – kaidah hukum tersebut.
3. Internalization : Seseorang mematuhi kaidah hukum oleh karena secara intrinsik kepatuhan tadi mempunyai imbalannya. Isi kaidah – kaidah tersebut adalah sesuai dengan nilai – nilainya. Sejak semula pengaruh terjadi atau oleh karena merubah nilai – nilai yang semula diautnya²³.

Hasil proses tersebut merupakan suatu konformitas yang didasarkan pada motivasi secara intrinsik. Dengan demikian perilaku atau sikap patuh individu terhadap suatu ketentuan UU tidak selamanya selalu dipengaruhi oleh faktor–faktor dan tekanan–tekanan yang datang dari luar saja, akan tetapi bisa saja oleh karena adanya mekanisme internal seperti kesadaran menurut budaya tertentu dan perasaan malu menurut budaya yang lain. Ketiga macam proses yang dikemukakan diatas tadi masing – masing dapat berdiri sendiri tetapi dapat juga merupakan gabungan antara ketiga faktor tersebut, sehingga ada anggota masyarakat patuh kepada hukum karena sanksinya saja.

e. Faktor Budaya

Faktor masyarakat tidak dapat dilepaskan dari faktor budaya karena keduanya sudah menjadi satu – satunya yang padu. Sebagai gambaran bahwa budaya tumbuh dan berkembang dalam lingkungan masyarakat. Dengan demikian kehidupan masyarakat tidak terlepas dari budaya masyarakat itu sendiri. Begitu juga pengemudi angkutan kota memiliki budaya tersendiri dalam berperilaku. Diharapkan masing – masing

²³ Soejono Soekanto, Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum, CV Rajawali, Jakarta, 1982, hal.230-231.

pengemudi memiliki budaya hukum yang tinggi dalam berperilaku. Budaya hukum dari para pengemudi yang dimaksud adalah mematuhi segala peraturan serta memanfaatkan segala fasilitas penunjang sebagaimana mestinya. Untuk itu, setiap atau semua pengemudi harus berperilaku sesuai dengan hukum atau peraturan yang ada. Dengan budaya hukum yang tinggi diharapkan kepatuhan terhadap hukum setiap pengemudi juga tinggi, terutama tentang penggunaan terminal angkutan kota. Dengan tingginya kepatuhan hukum pengemudi terhadap penggunaan terminal dimaksudkan untuk terwujudnya ketertiban dan kelancaran masyarakat dalam berperilaku.

C. Kendala-Kendala Ketidakepatuhan Pengemudi Terhadap Penggunaan Terminal.

Masalah kepatuhan hukum atau ketaatan terhadap hukum merupakan suatu unsur saja dari persoalan yang lebih luas, yaitu kesadaran hukum²⁴. Kesadaran hukum berarti suatu proses penitaaian. Terhadap hukum yang berlaku atau hukum yang dikehendaki. Setiap manusia yang normal mempunyai kesadaran hukum, masalahnya adalah taraf kesadaran hukum tersebut, yakni ada yang tinggi, sedang dan rendah. Tolok ukur taraf kesadaran hukum itu adalah sebagai berikut :

1. Pengetahuan mengenai hukum
2. Pemahaman mengenai hukum
3. Sikap terhadap hukum

²⁴ R. Olje Salman, *Beberapa Aspek Sosiologi Hukum*, Alumni, Bandung, 1989, hal 55

4. Perilaku hukum²⁵

Seseorang dianggap mempunyai taraf kesadaran hukum yang tinggi apabila perbuatannya sesuai dengan hukum yang berlaku. Dengan demikian, taraf kesadaran hukum yang tinggi didasarkan pada kepatuhan hukum yang menunjukkan sampai sejauh manakah perilaku yang nyata seseorang serasi dengan hukum yang berlaku, oleh karena itu konsep kesadaran hukum tidak mungkin dipisahkan di kepatuhan hukum.

Dengan demikian, maka masalah kesadaran hukum masyarakat sebenarnya menyangkut faktor-faktor apakah suatu ketentuan hukum tertentu diketahui, diakui, dihargai dan ditaati. Apabila masyarakat hanya mengetahui adanya suatu ketentuan hukum, maka taraf kesadaran hukumnya, lebih rendah apabila mereka mengakuinya. Pengakuan masyarakat terhadap ketentuan-ketentuan hukum tertentu. Berarti bahwa mereka mengetahui isi dan kegunaan dari norma-norma tertentu. Artinya; adanya suatu derajat pemahaman yang tertentu terhadap. Ketentuan-ketentuan hukum yang berlaku. Hal ini juga dapat berarti bahwa derajat kesadaran hukum lebih tinggi dari sekedar pengetahuan belaka²⁶

Apabila konsepsi tentang kesadaran hukum tersebut di atas dapat dijadikan pegangan, maka kesadaran hukum tersebut perlu dibentuk, walaupun

²⁵ Soerjono Soekanto, *Polisi dan Lalu-lintas Mandar Maju*, Bandung, 1990, hal 34

²⁶ Soerjono Soekanto dan Mustafa Abdullah, *Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat*, Rajawali, Jakarta, 1982, hal 216 – 218.

asasnya sudah ada pada setiap manusia yang hidup bermasyarakat. Yang dikatakan tidak mempunyai kesadaran hukum adalah warga masyarakat yang tidak mengacuhkan hukum atau bersikap apatis terhadap hukum tersebut.

Kesadaran hukum dapat dibentuk melalui program-program pendidikan tertentu, yang memberikan suatu bimbingan ke arah kemampuan untuk dapat memberikan penilaian terhadap hukum. Bahkan hukum dapat pula dijadikan sarana untuk itu. Memang tidak semua dapat dilakukan sekaligus mengingat luasnya ruang lingkup hukum. Akan tetapi dari yang luas itu pasti ada bidang-bidang tertentu yang menyangkut kebutuhan-kebutuhan dasar manusia, misalnya hukum lalu-lintas dan angkutan jalan raya.

Pembentukan kesadaran hukum tersebut tidak hanya perlu bagi warga masyarakat, akan tetapi terutama bagi penegak-penegak hukum yang oleh masyarakat dianggap sebagai bagian dari masyarakat yang diharapkan dapat memberikan contoh baik dalam berdisiplin, hukum, sehingga hukum dianggap adil²⁷. Akan tetapi secara ideal, penegak hukum yang baik adalah mereka yang terlihat keputusan-keputusan yang dihasilkan akan mempunyai rasa tanggung jawab yang mantap. Artinya, tidak mempunyai kebiasaan untuk melemparkan tanggung jawab. Kepada pihak lain yang dianggap mempunyai kaitan dengan suatu masalah, padahal tanggung jawab utama ada pada dia.

Dengan demikian masalahnya, kembali pada individu serta lingkungannya, sehingga pembinaan bidang hukum harus mampu mengarahkan dan menampung kebutuhan-kebutuhan hukum sesuai dengan kesadaran masyarakat,

²⁷ Ibid, hal 214.

dalam hal ini mengenai kepatuhan hukum pengemudi dan penumpang angkutan kota terhadap penggunaan terminal sehingga masyarakat tersebut dapat berkembang kearah modernisasi menurut tingkat kemampuan pembangunan disegala bidang, sampai tercapainya ketertiban dan kepastian hukum.



BAB III

METODE PENELITIAN

Penelitian pada umumnya bertujuan untuk menemukan pengembangan atau menguji kebenaran suatu pengetahuan. Menemukan berarti berusaha untuk memperoleh sesuatu yang dapat digunakan untuk mengisi kekosongan atau kekurangan, sedangkan mengembangkan kemampuan mempunyai arti memperluas dan menggali lebih dalam sistem yang sudah ada. Untuk menguji kebenaran dilakukan jika apa yang sudah ada masih atau menjadi diragukan kebenarannya²⁸. Adapun yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk memahami mengenai Kepatuhan Hukum Angkutan Kota Terhadap Penggunaan Terminal di Kotamadya Salatiga.

Supaya metode yang digunakan dalam penelitian juga dapat digambarkan secara jelas, maka penulis mencoba menjelaskan masing- masing metode penelitian sebagai berikut:

1. Metode Pendekatan
2. Spesifikasi Penelitian
3. Metode Pengambilan Sampel
4. Metode Pengumpulan Data
5. Metode Pengolahan Data dan Penyajian Data
6. Metode Analisis Data

²⁸ Rony H. Soemito, *Metodologi Penelitian Hukum*, Universitas Indonesia Press, Jakarta, 1981, hal. 43

1. Metode Pendekatan

Dalam usaha memperoleh penjelasan tentang pokok permasalahan tersebut penulis menggunakan metode yuridis sosiologis yang artinya study hukum yang dipelajari sebagai variabel akibat yang timbul sebagai hasil akhir dari berbagai kekuatan dalam proses sosial, sehingga langkah- langkah dan desain teknis penelitian hukum mengikuti pola ilmu sosial dan berakhir dengan penarikan kesimpulan²⁹.

Elemen penelitian adalah Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota terhadap penggunaan Terminal di Kotamadya Salatiga.

2. Spesifikasi Penelitian

Untuk mendekati pokok permasalahan dalam penelitian ini, maka digunakan metode penelitian deskriptis analisis. Bersifat deskriptis karena penelitian ini diharapkan akan diperoleh gambaran secara menyeluruh mengenai perumusan masalah yang timbul dalam Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota (Angkota) terhadap Penggunaan Terminal di Kotamadya Salatiga. Bersifat analisis karena kemudian akan diuraikan secara cermat apa yang telah digambarkan atau dilukiskan secara menyeluruh dari perumusan masalah yang dibahas.

²⁹ Rony H. Soemiro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Yurimetri*, cetakan ke-3 Ghalia Indonesia, 1988, hal. 35

3. Metode Pengambilan Sampel

a. Populasi

Populasi merupakan seluruh objek unit untuk gejala yang hendak diteliti. Populasi dari penelitian ini adalah seluruh informasi yang berkaitan dengan Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota terhadap Penggunaan Terminal di Kotamadya Salatiga. Mengingat luasnya daerah populasi yang akan di teliti, maka digunakan sampel dalam penelitian ini.

b. Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang karakteristiknya akan diteliti. Sampel digunakan karena tidak mungkin meneliti seluruh populasi yang ada karena keterbatasan waktu, tenaga dan biaya. Teknik sampel yang digunakan adalah *purposive non random sampling* yaitu pengambilan sampel dengan cara mengambil subyek didasarkan pada tujuan tertentu³⁰. Dengan teknik sampel ini diharapkan sampel- sampel ini dapat mewakili seluruh populasi yang ada. Sampel yang dimaksud disini adalah pengemudi dan penumpang angkutan kota dalam menggunakan terminal, serta instansi yang terkait yaitu : Polisi Lalu Lintas, DLLAJR, Bagian Hukum Pemerintah Daerah Kotamadya Salatiga.

c. Responden

Responden adalah individu yang dijadikan sumber informasi untuk memperoleh data. Responden dalam penelitian ini adalah:

1. 5 Pengemudi angkutan kota

³⁰ Ibid, hal 51.

2. 5 Penumpang
3. 5 Polisi lalu-lintas
4. DLLAJR
5. Bagian Hukum Pemerintah Daerah Kotamadya Salatiga

4. Metode Pengumpulan data

Pengumpulan data diharapkan sebanyak mungkin data yang diperoleh atau dikumpulkan mengenai perumusan masalah yang berhubungan dengan penelitian ini meliputi :

a. Studi kepustakaan

Merupakan pengumpulan data dengan cara menggali dari sumber-sumbernya berupa : literatur- literatur, peraturan daerah

b. Pengamatan

Merupakan pengumpulan data yang dilakukan melalui pengamatan secara sistematis terhadap obyek yang akan diteliti yaitu Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota terhadap Penggunaan Terminal di Kotamadya Salatiga. Pengamatan sistematis merupakan cara pengamatan yang terikat pada syarat- syarat pengamatan ilmiah, yaitu pengamatan yang harus didasarkan pada kerangka penelitian ilmiah, yang dapat diuji kebenarannya secara sistematis, serta pengamatan tersebut harus metodologis dan konsisten.

c. Wawancara

Wawancara merupakan cara untuk memperoleh informasi dengan bertanya langsung pada yang diwawancarai. Di dalam wawancara ini, digunakan wawancara terarah pada nara sumber yang terdiri dari :

- 1) 5 Pengemudi angkutan kota
- 2) 5 Penumpang
- 3) 5 Polisi lau- lintas
- 4) DLLAJR (Staff Ahli Transportasi)
- 5) Bagian Hukum Pemerintah Daerah Kotamadia Salatiga (Bidang Transportasi)

5. Metode Pengolahan Data dan Penyajian Data

Data yang diperoleh dari penelitian, yang berupa data primer akan disusun kembali secara sistematis, sebelumnya hal tersebut diolah melalui cara : Editing yaitu memeriksa atau meneliti data yang diperoleh untuk menjamin apakah data tersebut dapat dipertanggungjawabkan sesuai dengan kenyataan. Selanjutnya data tersebut disajikan dalam bentuk tabel dan uraian.

6. Metode Analisis Data

Yaitu dengan metode analisis kualitatif, artinya bahwa semua data yang terkumpul dari hasil penelitian di lapangan dan pustaka diseleksi dalam kelompok data yang relevan dan diolah sedemikian rupa sehingga dapat memberikan gambaran yang jelas mengenai pokok permasalahannya.

Dalam mengolah data yang terkumpul, karena banyaknya subyek yang diteliti serta keterbatasan waktu maka peneliti menyusun, menjelaskan, menganalisis serta mengungkapkan sebagian saja dan subyek yang diharapkan dapat mewakili dari seluruh subyek yang ada.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Wilayah Penelitian

Kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga terdiri dari 4 Kecamatan, yaitu : Kecamatan Sidomukti, Kecamatan Tingkir, Kecamatan Sidorejo dan Kecamatan Argomulyo. Dari 4 kecamatan tersebut terdiri dari 8 Kelurahan dan 13 desa. Luas wilayah Kotamadya Salatiga adalah 5.221.918 ha, dengan jumlah penduduk 142.836 orang yang terdiri laki – laki 62.228 orang serta perempuan 73.608 orang, terdapat 30.732 KK.

Secara Administrasi Kotamadya Salatiga berada di Propinsi Jawa Tengah, ditengah – tengah wilayah Kabupaten Semarang. Kotamadya Salatiga dibatasi oleh kecamatan – kecamatan yang termasuk Kabupaten Daerah Tingkat II Semarang dengan batas – batas sebagai berikut :

- a. Sebelah Utara : Berbatasan dengan wilayah Kecamatan Pabelan dan Kecamatan Tuntang Kabupaten Dati II Semarang.
- b. Sebelah Selatan : Berbatasan dengan wilayah Kecamatan Getasan dan Kecamatan Tengaran Kabupaten Dati II Semarang.
- c. Sebelah Timur : Berbatasan dengan wilayah Kecamatan Pabelan dan Kecamatan Tengaran Kabupaten Dati II Semarang.
- d. Sebelah Barat : Berbatasan dengan wilayah Kecamatan Getasan dan Kecamatan Tuntang Kabupaten Dati II Semarang.

Dikarenakan kondisi morfologis, maka 65% wilayah Kotamadya Salatiga merupakan daerah bergelombang yang meliputi kelurahan Salatiga, Dukuh, Ledok, Kutawinangun, Sidorejo Lor, Bugel, Kulpul Rejo, Gendongan dan Kauman Kidul. Sekitar 20 % daerah salatiga merupakan tanah miring yang meliputi kelurahan Tegalorejo, Mangunsari, Kauman Kidul. Sedangkan 15% sisanya merupakan daerah datar yang meliputi Kelurahan Kalicacing, desa Noborejo, Kalibening, Pukitan dan Blotongan. Kondisi relief permukaan tanah seperti itu bisa berpengaruh terhadap lokasi pemukiman penduduk, sarana lalu – lintas dan pemanfaatan lahan pertanian.

Kotamadya Salatiga memiliki letak yang strategis karena terletak diantara dua kota besar di Jawa Tengah yaitu Semarang dan Surakarta. Selain itu, Kotamadya Salatiga dapat dikatakan sebagai kota pendidikan, hal ini dapat dilihat dengan berdirinya yayasan-yayasan pendidikan terkenal seperti : yayasan Al-Azhar, UKSW. Sebagai penunjang hal tersebut, transportasi atau lalu lintas merupakan sarana yang sangat dominan. Di bawah ini penulis juga akan menguraikan secara singkat mengenai gambaran lalu lintas di Kotamadya Salatiga.

Lalu – Lintas di Kotamadya Salatiga secara umum diatur untuk mencapai kelancaran arus lalu – lintas. Dalam arti bahwa pengaturan arus lalu – lintas didasarkan pada kepadatan lalu – lintas dari setiap ruas jalan. Sehingga dalam prakteknya terdapat suatu ruas jalan yang diatur sebagai jalan satu arah, jalan yang tidak dapat dilalui oleh suatu kendaraan tertentu dan sebagainya.

Untuk lalu – lintas angkutan kota, pengaturan arus lalu – lintasnya selain mempertimbangkan faktor kepadatan tersebut juga mempertimbangkan kepentingan pemakai jasa angkutan kota. Dengan demikian angkutan kota dibedakan menjadi

beberapa jalur atau trayek. Adapun trayek kendaraan angkutan kota yang beroperasi di Kotamadya Salatiga dapat dilihat dari tabel dibawah ini :

Tabel I

REKAPITULASI DATA ANGKUTAN PERKOTAAN DI KOTAMADYA
DATI II SALATIGA

NO.	TRAYEK / JURUSAN	KODE TRAYEK	JARAK (KM)	JUMLAH KENDARAAN	JUMLAH KEBUTUHAN
1	Tamansari – Karangrejo	01	7,1	40	50
2	Tamansari - Modangan	02	5,3	70	60
3	Tamansari - Kauman Kidul	03	4,0	18	25
4	Tamansari - Kalibening	04	3,5	9	10
5	Tamansari - Cengek	05	6,7	39	35
6	Tamansari - Noborejo.	06	7,5	64	55
7	Tamansari - Kumpulrejo.	07	7,5	16	20
8	Tamansari - Ngawen	08	4,5	22	20
9	Tamansari - Grogol	09	4,5	17	20
10	Tamansari - Isep – isep.	10	5,3	18	15
11	Tamansari - Karangalit.	11	4,3	7	10
12	Tamansari - Bugel	12	-	-	10
13	Tamansari- Canden - Butuh.	13	-	-	10
14	Tamansari – Banyuputih – Grogol.	14	5,0	4	10
15	Tamansari-Candiwesi- Bugel.	15	-	-	10
16	Taman sari - Randu Acir.	16	8,0	10	10
	JUMLAH			334	370

Sumber : DLLAJR Kotandya Salatiga

KETERANGAN :

Jumlah kebutuhan berdasarkan SK Walikota Kotamadya KDH Tk. II Salatiga .

Nomor : 551.2/132 Tanggal 23 Mei 1995.

Berdasarkan tabel di atas dapat diketahui bahwa trayek nomor 02 yaitu jurusan Tamansari – Modangan paling padat aktivitasnya. Daerah yang paling sepi adalah trayek nomor 14 yaitu jurusan Tamasari-Banyuputih-Grogol karena jurusan ini hanya terdapat 4 angkutan kota. Dalam tabel juga terlihat kelebihan dan kekurangan kebutuhan kendaraan atau angkutan, seperti pada trayek nomor 01, 03, 04, 07, 09, 11 dan 14 (kekurangan). Hal tersebut disebabkan para pengusaha angkutan kota hanya mau mengisi trayek yang melewati rumah / daerah pengusaha itu.

Ternyata dalam realisasinya, jumlah trayek angkutan kota yang beroperasi di Kotamadya Salatiga adalah 13 trayek / jurusan. Menurut Bapak Saefillah Staff Ahli Transportasi DLLAJR Kotamadya Salatiga, tidak terpenuhinya ketiga trayek yang tersisa adalah bila dioperasikan angkutan kota akan tidak seimbang atau tidak mendapatkan keuntungan antara pengeluaran dengan pemasukan disebabkan penumpang di ketiga trayek tersebut minim dan lebih terbisa dengan jasa yang lain seperti : Ojek. Banyaknya kendaraan berplat nomor hitam (tidak mempunyai izin trayek) yang masih beroperasi di trayek tersebut yang membuat enggan pengusaha angkutan kota memilih jurusan di ketiga trayek tersebut karena akan kalah bersaing dalam mendapatkan penumpang³¹.

³¹ Wawancara dengan Bapak Saefillah, Staff Ahli Transportasi DLLAJR Kotamadya Salatiga, 23 Juni 1999.

Untuk mengimbangi perkembangan jumlah angkutan penumpang yang beroperasi di Kotamadya Salatiga maupun yang melewati wilayah Kotamadya Salatiga maka dibuatlah sarana penunjangnya, yaitu Terminal. Kotamadya Salatiga mempunyai tiga buah terminal angkutan umum khusus untuk penumpang yang menampung kendaraan angkutan umum penumpang yang beroperasi di dalam wilayah Kotamadya Salatiga ataupun yang melintasi wilayah Kotamadya Salatiga dalam operasinya. Ketiga terminal tersebut adalah :

a. Terminal Blotongan.

Terminal ini merupakan terminal terbesar di Kotamadya Salatiga. Terminal ini dapat menampung kendaraan angkutan umum penumpang jenis bus, minibus dan angkutan kota. Terminal ini merupakan terminal transit bagi bus – bus antar kota, minibus yang menghubungkan Salatiga dan daerah disekitarnya, maupun tempat transit bagi kendaraan angkutan kota yang beroperasi di dalam Kotamadya Salatiga.

Terminal Blotongan ini menurut rencana akan dipindahkan ke terminal Pos Tingkir. Perpindahan ini disebabkan karena jarak terminal Blotongan dengan terminal Bawen (Kabupaten Semarang) terlalu dekat. Terminal Pos Tingkir sendiri belum dapat dipergunakan karena pembangunan yang tingkat tahap penyelesaian terhenti berkaitan dengan masalah dana.

Diharapkan setelah terminal Pos Tingkir berfungsi dapat mengurangi kepadatan dan ketertiban lalu lintas, karena selama ini terjadi ketidaktertiban kendaraan yang keluar-masuk terminal Blotongan. Begitu juga di pertigaan Pos

Tingkir akan lebih teratur dan menciptakan kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

b. Terminal Pasar Sapi.

Terminal Pasar Sapi merupakan terminal angkutan umum penumpang yang terbesar kedua di Kotamadya Salatiga. Terminal ini khusus menampung angkutan umum penumpang yang berupa minibus yang beroperasi antara Salatiga dengan daerah -- daerah disekitarnya seperti : Kopeng, Ambarawa dan merupakan tempat transit bagi kendaraan angkutan kota yang beroperasi di dalam Kotamadya Salatiga.

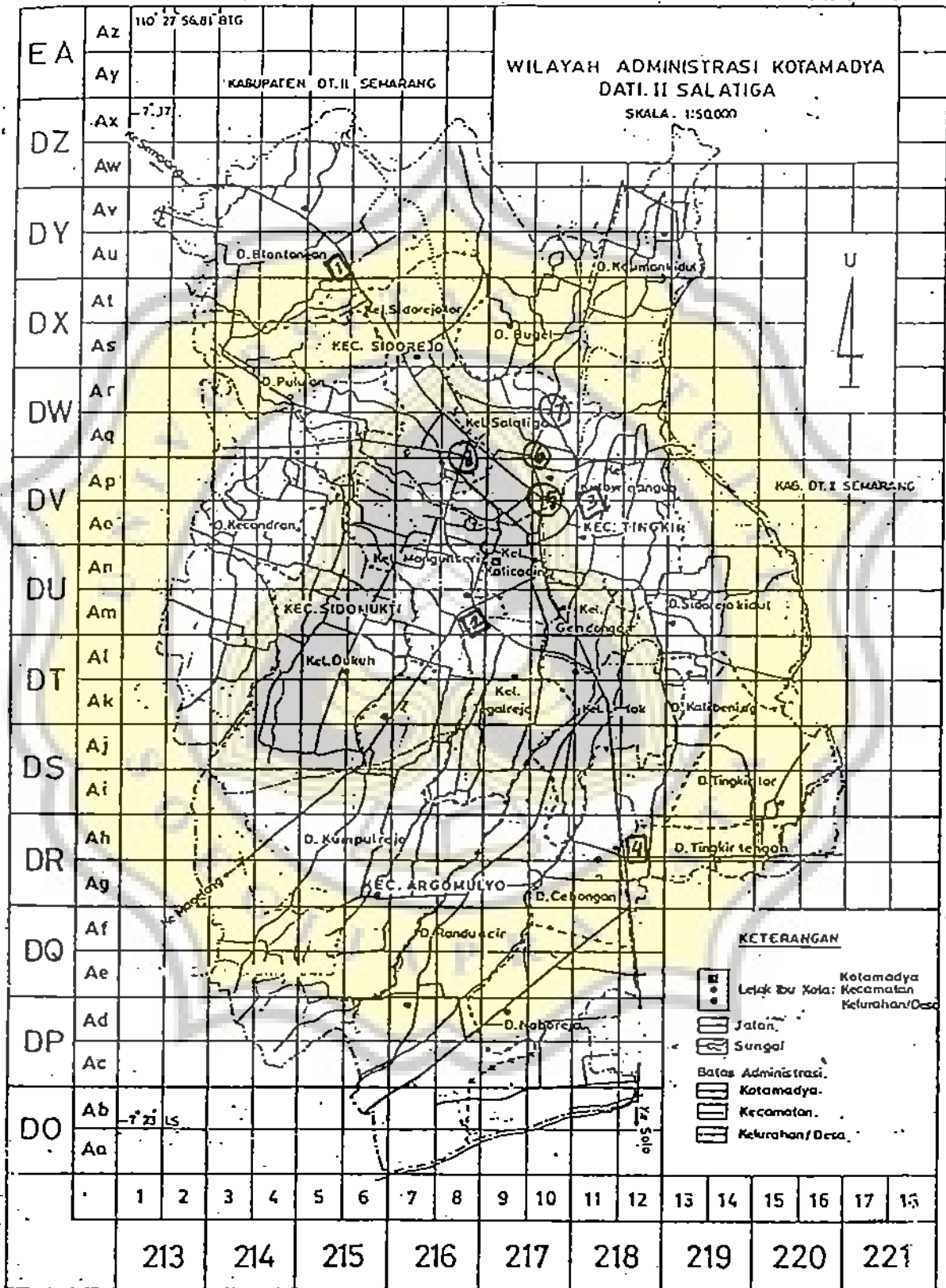
c. Terminal Tamansari.

Terminal Tamansari merupakan terminal khusus untuk mendaraan angkutan umum yang beroperasi di dalam Kotamadya Salatiga atau sering kali disebut angkutan kota.

Ketiga terminal angkutan umum di atas secara resmi dibuat oleh Pemerintah Daerah Tingkat II Kotamadya Salatiga sebagai sarana untuk mengantisipasi dan menunjang jalur transportasi agar dapat berjalan lancar dan tertib.

Untuk lebih memperjelas mengenai deskripsi / gambaran Kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga, di bawah ini digambarkan Peta Wilayah Administrasi Kotamadya Dati II Salatiga:

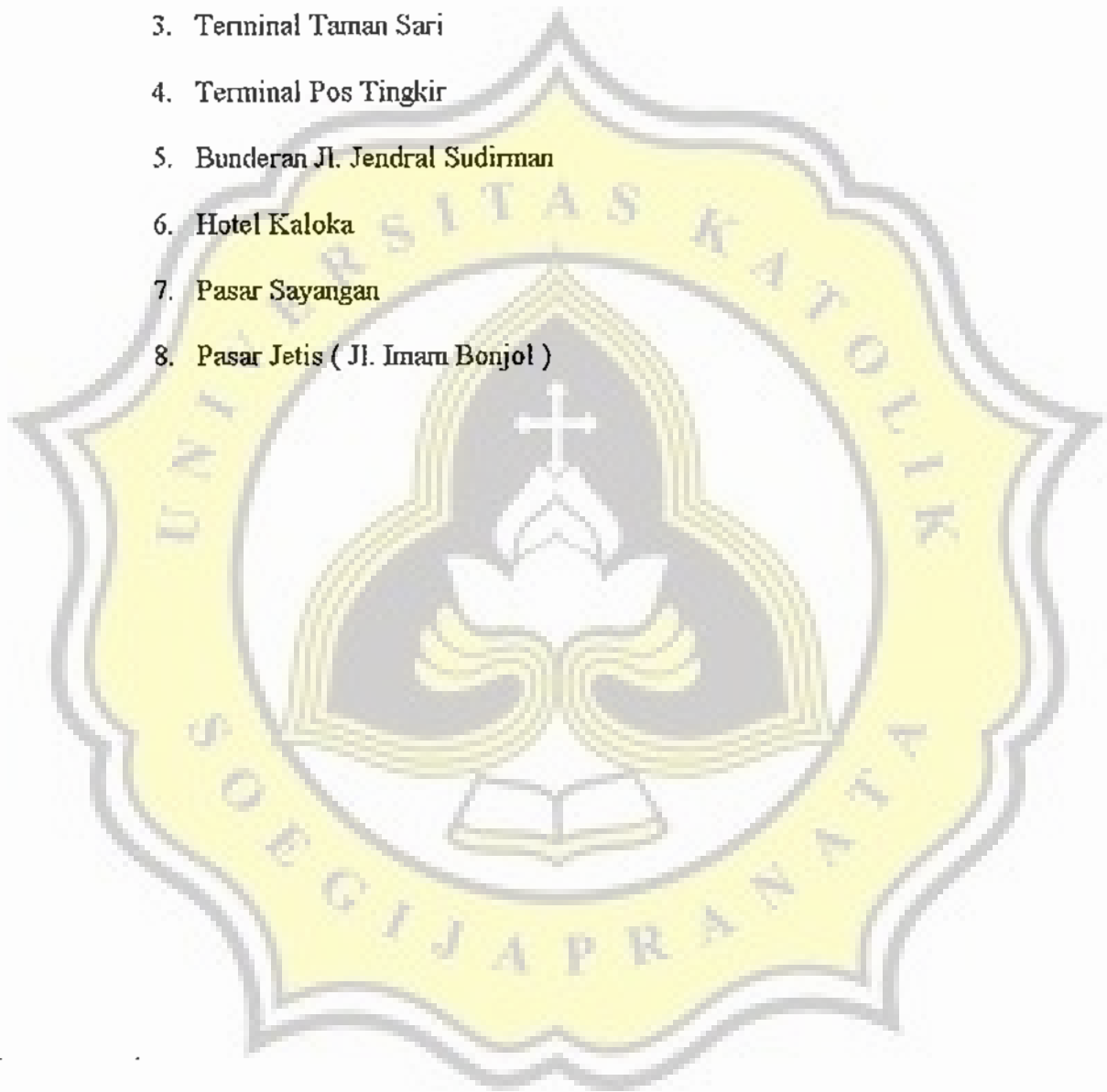
110° 32' 4.64" BTG



SUMBER: KANTOR PERTANAHAN KODYA SALATIGA
TH. 1993

Keterangan :

1. Terminal Blotongan
2. Terminal Pasar Sapi
3. Terminal Taman Sari
4. Terminal Pos Tingkir
5. Bunderan Jl. Jendral Sudirman
6. Hotel Kaloka
7. Pasar Sayangan
8. Pasar Jetis (Jl. Imam Bonjol)



B. Faktor – faktor Yang Mempengaruhi Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota.

Pengemudi angkutan kota adalah subyek yang paling dominan yang berhubungan dengan ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kotamadya Salatiga. Melihat keadaan serta kondisi wilayah Kotamadya Salatiga maka angkuta kota merupakan transportasi utama masyarakat untuk mencapai tujuan yang dikehendaki. Oleh karena itu, angkutan kota yang beroperasi di wilayah Salatiga sangat banyak dan melintasi segala sudut kota Salatiga. Banyaknya angkutan kota ini menimbulkan masalah baru yang harus segera diatasi untuk menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas.

Karena dengan banyaknya angkutan kota yang beroperasi maka sering kali terjadi saling rebut calon penumpang. Situasi atau keadaan demikian sering terlihat di pusat-pusat aktifitas masyarakat dan sering kali menimbulkan ketidaktertiban lalu lintas di Salatiga. Untuk mengatasi hal tersebut, pengemudi angkutan kota sangat berperan karena sering kali angkutan kota dalam mencari penumpang berhenti di daerah terlarang.

Diharapkan para pengemudi angkutan kota mematuhi segala peraturan yang ada dan berlaku. Dengan demikian, kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota dimaksudkan untuk menciptakan ketertiban serta kelancaran lalu lintas di Salatiga.

Kepatuhan pengemudi angkutan kota terhadap hukum tidaklah dapat dipisahkan dengan proses penegakan hukum. Secara konsepsional inti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyerasikan hubungan nilai – nilai yang terjabarkan dalam sikap sebagai rangkaian penyebaran nilai – nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara dan mempertahankan kedamaian dalam pergaulan hidup. Ini berarti proses penegakan hukum merupakan suatu rangkaian tindakan – tindakan yang memerlukan waktu untuk

menghubungkan antara isi dari suatu peraturan dengan tindakan atau tingkah laku masyarakat maupun penegak hukum untuk mencapai tujuan akhir, yaitu menciptakan kedamaian dalam pergaulan hidup.

Dalam kenyataannya, untuk mewujudkan hal tersebut bukan merupakan suatu hal yang mudah, sebab adanya banyak faktor yang mempengaruhinya. Faktor – faktor tersebut adalah :

a. Faktor Hukum.

Faktor hukum disini menunjuk pada Undang – Undang atau Peraturan tertulis yang dibuat untuk mengatasi suatu masalah. Di Kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga terdapat berbagai macam peraturan tertulis, salah satunya adalah Peraturan Daerah Tingkat II Kotamadya Salatiga No. 16/Th. 1981 yang mengatur tentang terminal angkutan penumpang umum yang beroperasi di wilayah Kotamadya Salatiga. Secara tegas dan jelas peraturan tersebut mengatur bahwa setiap pengemudi angkutan kota harus mengawali dan mengakhiri perjalanannya di terminal.

Peraturan yang telah dibuat tersebut seharusnya diterapkan dan ditegaskan, akan tetapi dalam kenyataannya peraturan tersebut tidaklah sepenuhnya berhasil diterapkan. Hal ini terbukti adanya terminal tiban di wilayah Kotamadya Salatiga. Selain itu terhadap mereka yang melanggar ternyata tidak diterapkan sanksinya secara tegas seperti telah diatur dalam peraturan yang ada. Menurut Letda Nurwitomo (bagian hubungan masyarakat) dari Satuan lalu lintas Salatiga kurang tegasnya petugas dalam memberikan sanksi karena sulitnya petugas dalam mendeteksi dari banyaknya pengemudi angkutan kota yang sebagian besar

melakukan pelanggaran ringan yaitu berhenti atau parkir di daerah terlarang³². Terhadap penerapan sanksi ini sepenuhnya terletak pada penegak hukum itu sendiri. Sebab hukum atau peraturan yang telah dibuat sebaik – baiknya itu kalau tidak disertai dengan adanya sanksi yang seharusnya diberikan oleh penegak hukum terhadap mereka yang melanggar, maka hal tersebut akan sia – sia saja.

Faktor hukum ini tidak dapat dikesampingkan karena hukum merupakan peraturan manusia dalam berperilaku. Berfungsinya hukum terutama peraturan yang berkaitan dengan lalu lintas diharapkan dapat mengarahkan pengemudi angkutan kota untuk mentaati dan mematuhi hukum yang berlaku. Ditaati serta dipatuhinya hukum oleh pengemudi angkutan kota diharapkan dapat mengurangi ketidaktertiban yang terjadi sehingga kelancaran dan ketertiban lalu lintas di Kotamadya Salatiga dapat berjalan dengan baik.

b. Faktor Penegak Hukum.

Penegak hukum disini adalah pihak – pihak yang membentuk / menerapkan hukum. Penegak disini adalah mereka yang langsung berkecimpung di dalam penegakan hukum. Mencakup kegiatan menerapkan hukum dan memelihara hukum.

Perilaku atau tindakan – tindakan dari para penegak hukum adalah merupakan suatu yang dapat dijadikan sebagai patokan / teladan dalam menangani masalah secara sosiologis penegak hukum mempunyai kedudukan dan peranan. Kedudukan dari seorang penegak hukum adalah merupakan posisi tertentu di dalam struktur kemasyarakatan yang didalamnya terdapat hak dan kewajiban. Hak dan kewajiban

³² Wawancara dengan Letda Nurwitomo, bagian hubungan masyarakat Satuan lalu Lintas Salatiga, 21 Juni 1999

ini merupakan peranan, sehingga seorang yang berkedudukan, atau akan menjalankan suatu peraturan tertentu, sebab hak, adalah merupakan wewenang untuk berbuat. Sedangkan kewajiban merupakan beban atau tugas.

Tugas penegak hukum tersebut berkaitan pula dengan sikap mental dari penegak hukum itu sendiri. Sebagai penegak hukum diharapkan memiliki kepribadian yang baik. Penegak hukum diharuskan dapat melaksanakan tugas dan berkewajiban sedemikian rupa (secara jujur) demi tercapainya tujuan yang hendak dicapai. Dengan demikian penegak hukum harus memiliki sikap mental yang baik, tanpa mengharapkan pamrih karena hal itu merupakan tugas dan kewajibannya yang bersesuaian dengan kedudukan dan peranan dari penegak hukum itu. Sebagai contoh, penegak hukum harus menerapkan sanksi yang setimpal kepada pelanggar tanpa pandang bulu atau pilih kasih.

Peranan yang terpenting dari penegak hukum itu adalah dalam menerapkan sanksi yang sesuai dengan peraturan yang ada kepada pengemudi angkutan kota yang melanggarnya. Dijatuhkannya sanksi kepada si pelanggar diharapkan dapat membuat jera atau takut, sehingga tidak akan mengulangi lagi pelanggaran yang telah dilakukan. Dengan demikian peranan dari penegak hukum dalam menanggulangi ketidaktertiban serta menciptakan kelancaran lalu lintas sangat penting dan harus dilaksanakan dengan sebaik – baiknya.

c. Faktor Sarana dan Fasilitas.

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu maka tidak mungkin penegakan hukum akan berlangsung dengan lancar. Sarana atau fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil. Peralatan yang

memadai dan sebagainya.

Dengan melihat uraian diatas, sarana dan fasilitas yang dimaksud disini tidak lain adalah masyarakat (penegak hukum) dan terminal. Masyarakat atau penegak hukum disini diharapkan mampu atau cakap dalam menjalankan tugasnya. Untuk itu, penegak hukum tersebut harus mengetahui apa yang menjadi hak dan kewajibannya sebagai alat untuk menciptakan suatu ketertiban dan ketentraman. Diharapkan penegak hukum dapat memberikan contoh ataupun imbauan kepada masyarakat luas (khususnya pengemudi angkutan kota) untuk memanfaatkan fasilitas yang ada dengan sebaik – baiknya.

Fasilitas yang dimaksud di sini tidak lain adalah terminal (terminal angkutan kota). Untuk mencapai tujuan dibangunnya terminal, maka pemeliharaan dan pembangunannya harus mendapatkan perhatian yang cukup. Karena bila fasilitas yang ada cukup memadai dan mempunyai peranan yang tinggi maka fasilitas yang ada tersebut tidak akan disia – siakan oleh masyarakat luas khususnya pengemudi angkutan kota.

Fasilitas yang lain adalah halte. Halte merupakan tempat berkumpulnya orang dalam menanti angkutan. Diwilayah Kotamadya Salatiga memiliki beberapa halte, tetapi halte tersebut berada pada jalur utama Semarang – Solo. Untuk jalur angkutan kota dapat dilihat belum ada halte yang dapat dimanfaatkan sebagai tempat tunggu, sehingga calon penumpang terkesan sembarangan atau bebas dalam menunggu angkutan kota.

Halte yang berada pada jalur Semarang – Solo dibedakan menjadi dua, yaitu : halte yang ada tempat berteduh dengan halte yang tidak ada tempat

berteduh. Halte yang mempunyai tempat berteduh ada didaerah ; depan kantor Salfantas, Kalinongko dan pertigaan ABC, selebihnya merupakan halte tanpa tempat berteduh.

Daerah sekitar halte juga memerlukan perhatian yang serius, terutama tentang ketertiban pedagang kaki lima yang berada di sekitar halte tersebut. Sebagai contoh halte yang mempunyai tempat berteduh, yang berteduh bukan calon penumpang tetapi pedagang kaki lima. Dilihat dari fungsi tempat berteduh yang seharusnya berteduh adalah calon penumpang bukan pedagang kaki lima. Oleh sebab itu, halte memerlukan perhatian yang serius dari instansi terkait seperti : DKP dan Tibum untuk mentertibkan pedagang kaki lima disekitar halte sehingga pemandangan halte yang ada terkesan tertib dan teratur.

Melihat kenyataan diatas, perlunya dibangun halte-halte pada jalur angkutan kota. Dibangunnya halte, masyarakat dapat memanfaatkan sebagai tempat menunggu atau menanti angkutan kota. Masyarakat diharapkan dapat membedakan mana tempat tunggu dan mana tempat yang dilarang. Situasi demikian dimaksudkan dapat mendorong tertibnya suatu kelancaran dalam berlalu lintas.

Dengan demikian dapatlah diketahui bahwa sarana atau fasilitas mempunyai peranan yang sangat penting di dalam penegakan hukum. Tanpa adanya sarana dan fasilitas yang memadai tidak akan mungkin penegak hukum dapat menyerasikan peranan yang seharusnya dengan peranan yang aktual. Sehingga apa yang diharapkan yaitu : kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota dapat terwujud sesuai apa yang diharapkan untuk menciptakan ketertiban berlalu lintas di Kotamadya Salatiga.

d. Faktor Masyarakat

masyarakat dalam konteks ini adalah masyarakat secara luas. Yang berkaitan dengan pokok masalah, masyarakat adalah pengemudi angkutan kota, penumpang serta penegak hukum. Demi terwujudnya tujuan maka masyarakat diharuskan memiliki sikap mental yang baik. Karena dengan sikap mental yang baik secara tidak langsung masyarakat akan mematuhi serta melaksanakan peraturan yang berlaku.

Dipatuhinya peraturan yang berlaku oleh masyarakat hendaknya dapat menunjukkan bahwa masyarakat disini mempunyai sikap mental yang baik. Karena dengan sikap mental yang baik, apa yang dikawatirkan yaitu ketidaktertiban dalam berperilaku dapat dihindari.

Memang disinilah letak masalahnya yang menyangkut faktor masyarakat di dalam kaitannya dengan penegakan hukum. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa anggapan-anggapan dari masyarakat tersebut harus mengalami perubahan – perubahan di dalam kadar – kadar tertentu. Perubahan tersebut dapat dilakukan dengan melalui penerangan atau penyuluhan hukum yang berkesinambungan dan senantiasa dievaluasi hasil-hasilnya untuk kemudian dikembangkan lagi. Kegiatan-kegiatan tersebut nantinya akan dapat menempatkan hukum pada kedudukan dan peranan yang semestinya.

Masyarakat sebagai kelompok seharusnya dapat menempatkan diri dalam setiap kegiatan-kegiatan yang dihadapi. Individu dari masyarakat itu diharapkan mempunyai kesadaran hukum yang tinggi, sehingga hukum yang ada diakui dan

dilaksanakan. Mengingat kedudukan serta peranan dari masyarakat sangat penting dalam terciptanya suatu keadaan yang aman, tertib dan teratur, hukum yang telah dibuat harus dilaksanakan sesuai dengan fungsi dan tujuan sehingga masyarakat ikut serta dalam mewujudkan suatu keadaan yang tertib dan lancar.

Begitu pula dalam masalah lalu lintas, diharapkan masyarakat dapat membantu mewujudkan keadaan yang tertib dan teratur. Kesadaran hukum yang tinggi setiap individu dari masyarakat dimaksudkan dapat terciptanya kepatuhan hukum demi mewujudkan ketertiban dan kelancaran dalam berlalu – lintas.

e. Faktor Budaya

Faktor budaya sebenarnya bersatu padu dengan faktor masyarakat. Kebudayaan hukum pada dasarnya mencakup nilai – nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai – nilai dimana merupakan konsepsi – konsepsi abstraksi mengenai apa yang dianggap baik dan apa yang dianggap buruk.

Faktor budaya juga tidak dapat dilepaskan dari adanya sikap mental. Karena budaya dapat diartikan sebagai perilaku yang ada, sedang sikap mental adalah perilaku yang berkesesuaian dengan kepribadian pelaku. Budaya yang terjadi disini yaitu ketidaktertiban dalam berlalu lintas secara terbuka dan bebas tanpa memperhatikan akibat yang mungkin timbul. Maka budaya yang dikehendaki adalah budaya yang tertib dan patuh sehingga suasana yang baik, tertib dan teratur dapat diwujudkan.

Kelima faktor diatas saling berhubungan antara satu dengan yang lain. Karena faktor – faktor itu mempunyai keterkaitan dalam pelaksanaannya. Tetapi diantara lima faktor diatas, faktor budaya atau kebiasaan merupakan faktor yang

paling dominan atau menonjol dalam mempengaruhi kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota. Dari beberapa faktor diatas terlihat bahwa sikap mental lebih dominan dalam mempengaruhi kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota dalam menggunakan terminal. Hal tersebut dapat dilihat dalam faktor penegak hukum yang sering membiarkan pelanggaran yang terjadi ditempat ia bertugas, faktor pengemudi yang tidak memanfaatkan terminal sesuai dengan fungsinya serta faktor calon penumpang dalam menanti atau menunggu angkutan kota tidak mepedulikan adanya tanda larangan berhenti atau stop. Dengan demikian sikap mental dari masyarakat harus mendapatkan perhatian yang serius demi terwujudnya kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota.

C. Kepatuhan Hukum Pengemudi Angkutan Kota Terhadap Penggunaan Terminal Angkutan Kota Di Kotamadya Salatiga.

Kepatuhan terhadap hukum dipakai untuk menggambarkan suatu keadaan dalam hal mana perilaku – perilaku dari anggota masyarakat berkesesuaian dengan hukum yang berlaku. Dari segi hukum atau peraturan yang mengatur tentang terminal beserta dengan sarana dan prasarananya sebenarnya sudah diatur dengan jelas beserta dengan sanksi – sanksinya, sehingga disini terlihat seharusnya tidak perlu terjadi adanya pelanggaran terhadap peraturan yang ada. Namun dalam kenyataannya masih saja ada kendaraan angkutan kota yang tidak mematuhi peraturan tersebut. Hal ini terlihat dengan masih adanya pengemudi angkutan kota yang memulai dan mengakhiri perjalanannya tidak

diterminal yang resmi tetapi di terminal tiban seperti yang terlihat pada data yang berhasil penulis kumpulkan. Ada 4 (empat) terminal tiban yang menjadi objek pengamatan, terminal – terminal tersebut adalah:

1. Di sekitar daerah Traffik light, lingkungan Jl. Imam Bonjol.
2. Di pertigaan pasar sanyangan (Jl. Pattimura).
3. Di sekitar ujung pertigaan Jl. Pattimura dan Jl. Diponegoro. (disisi Hotel Kaloka).
4. Di sekitar bunderan Jl. Jend. Sudirman, disisi sebelah timur Gereja GPIB Salatiga dan dihadapan rumah dinas Walikota Salatiga.

Terminal tiban ini sebenarnya adalah merupakan tempat “ngetem” kendaraan angkutan umum untuk sementara waktu. Karena disitulah merupakan tempat strategis dan banyak terdapat calon penumpang atau pengguna jasa angkutan umum penumpang. Di sekitar lokasi terminal tiban tersebut terdapat aparat hukum (polisi lalu lintas) seperti yang terlihat dalam tabel berikut :

Tabel II
Jumlah Petugas dan Rambu-rambu

NO.	LOKASI	JUMLAH PETUGAS	JENIS RAMBU LALU LINTAS.
1.	Jl. Imam Bonjol	2	- Traffic ligh. - Larangan parkir. - Larangan stop.
2	Ps. Sanyangan.	-	- Larangan parkir. - Larangan stop.
3	Di sisi Hotel Kaloka	2	- Larangan parkir. - Larangan stop.
4	Bunderan Jl. Jend. Sudirman.	2	- Larangan stop.

Sumber : Satuan Lalu Lintas Salatiga

Melihat tabel di atas dapat disimpulkan bahwa disetiap keramaian atau tempat strategis ditempatkan petugas dan terdapat rambu-rambu larangan. Sekitar Pasar Sayangan yang terlihat belum ditempatkan petugas diharapkan secepatnya dibangun pos petugas dan dijaga petugas karena pasar merupakan tempat keramaian yang sarat atau kerap kali tercipta ketidakteraturan. Untuk daerah tersebut di atas diharapkan petugas berperan aktif dalam memelihara keteraturan dan ketertiban sehingga kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

Berdasarkan hasil observasi penulis, pada jam – jam tertentu keempat terminal tersebut mengalami kesibukan yang luar biasa. Hal tersebut dapat dilihat pada tabel berikut :

Tabel III
Jam Kesibukan Lalu Lintas

NO.	LOKASI	WAKTU		
		Pagi	Siang	Sore
1.	Jl. Imam Bonjol.	06.30 – 07.30	12.30 – 14.00	16.30 – 17.30
2.	Ps. Sayangan.	07.30 – 09.00	12.30 – 14.30	17.00 – 18.00
3.	Di sisi Hotel Kaloka	06.30 – 07.30	13.00 – 14.00	16.30 – 17.30
4.	Bunderan Jl. Jend. Sudirman.	06.30 – 09.00	12.30 – 14.30	16.00 – 17.30

Sumber : Pengamatan Lapangan tanggal 23-27 Agustus 1999

Dari data di atas terlihat jam – jam yang mengalami puncak kesibukan pada saat pagi, siang dan sore. Hal ini disebabkan oleh karena pada jam – jam tersebut adalah merupakan jam kerja / sekolah, jam pulang kantor / pulang sekolah. Tabel dibawah ini akan menunjukkan banyaknya angkutan kota yang ngetem di terminal tiban pada saat jam – jam

kesibukan. Pada jam - jam tersebut sering kali tercipta ketidakteraturan dan ketidaktertiban dalam berlalu-lintas.

Tabel IV
Banyaknya Angkutan Kota Yang Ngetem

NO.	WAKTU	LOKASI	BANYAKNYA ANGKUTAN KOTA YANG NGETEM	
1.	Pagi			
	06.30 – 07.30	Jl. Imam Bonjol.	34 Angkutan Kota.	
	07.30 – 09.00	Pasar Sayangan	63 Angkutan Kota.	
	06.30 – 07.30	Disisi Hotel Kaloka	20 Angkutan Kota.	
2.	Siang	06.30 – 09.00	Bunderan Jl. Jend. Sudirman.	87 Angkutan Kota.
		12.30 – 14.00	Jl. Imam Bonjol.	27 Angkutan Kota.
		12.30 – 14.30	Pasar Sayangan.	59 Angkutan Kota.
		13.00 – 14.00	Disisi Hotel Kaloka	23 Angkutan Kota.
		12.30 – 14.30	Bunderan Jl. Jend. Sudirman.	94 Angkutan Kota.
3.	Sore	16.30 – 17.30	Jl. Imam Bonjol.	38 Angkutan Kota.
		17.00 – 18.00	Pasar Sayangan.	53 Angkutan Kota.
		16.30 – 17.30	Disisi Hotel Kaloka	14 Angkutan Kota.
		16.00 – 17.30	Bunderan Jl. Jend. Sudirman.	76 Angkutan Kota.

Sumber : Pengamatan Lapangan tanggal 23-27 Agustus 1999

Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa di sekitar Bunderan Jl. Jend. Sudirman merupakan tempat paling padat kesibukannya. Akibat langsung dari adanya kesibukan di atas atau disekitar terminal tiban tersebut adalah seringnya terjadi kemacetan di ruas jalan lokasi terminal tiban yang sering kali mengganggu arus lalu lintas yang melintas disekitarnya. Bahkan sering menimbulkan kecelakaan lalu lintas akibat dari tidak teraturnya angkutan kota yang parkir disekitar terminal tiban. Dari pengamatan penulis, aparat hukum yang berada disekitar terminal tiban tidak mempunyai peranan yang berarti karena aparat tersebut terlihat membiarkan atau tidak memperingatkan para pengemudi angkutan kota yang “ngetem” di sekitar terminal tiban tersebut.

Dari fenomena ini terlihat ada kemungkinan bahwa dengan adanya kesempatan untuk mendapatkan calon penumpang dengan mudah dan cepat tanpa perlu menunggu giliran seperti yang terjadi diluar terminal, dapat mengabaikan hukum yang berlaku. Jalan pintas yang paling mudah adalah dengan cara “ngetem” ditempat – tempat yang disebut terminal tiban. Dari pendapat sebagian besar pengemudi, penumpang paling banyak terdapat diluar terminal resmi. Didalam terminal resmi sangat jarang terdapat penumpang angkutan kota. Beberapa penumpang atau calon penumpang yang diwawancarai berpendapat bahwa mereka lebih senang atau mudah bila naik angkutan kota diluar terminal. Alasannya, adalah bila di dalam terminal selain harus jalan kaki beberapa meter juga angkutan kota yang ada di dalam terminal terlalu lama antri (menunggu giliran berangkat).

Seringnya pengemudi maupun penumpang angkutan kota menunggu di luar terminal, maka muncul orang yang memanfaatkan situasi tersebut yang biasa disebut makelar. Makelar disini berfungsi atau bertugas untuk mencari calon penumpang bagi

angkutan kota yang parkir atau ngetem dengan mendapatkan upah. Munculnya makelar dapat menimbulkan masalah baru dalam terciptanya kelancaran dan ketertiban lalu-lintas. Sebagai contoh : pernah terjadi kesalahpahaman antara dua (2) orang pengemudi yang antre karena penumpang yang didapatkan oleh makelar memilih angkutan kota yang lain dengan alasan angkutan tersebut lebih bagus. Hal tersebut seharusnya dapat dihindari apabila ada saling kesadaran baik pengemudi, penumpang maupun makelar angkutan kota. Kesadaran tersebut sangat diharapkan demi terwujudnya suatu ketertiban dan kelancaran lalu-lintas.

Dari data keseluruhan mengenai kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota dapat diketahui bahwa :

- 1) Tindakan pengemudi dilatar belakangi oleh motivasi pemenuhan kebutuhan, yang dalam hal ini untuk mendapat penumpang secara cepat dan mudah tanpa harus menunggu giliran seperti apabila mereka mengambil penumpang di dalam terminal.
- 2) Hubungan antara aparat penegak hukum dengan pengemudi yang berada dilokasi terminal tiban dapat melemahkan hukum yang ada. Karena sebagai seorang petugas, dapat menggunakan kekuasaannya untuk meniadakan / melemahkan hukum dengan cara membiarkan pengemudi angkutan kota beroperasi dan mengambil penumpang di sekitar terminal tiban yang disekitarnya terdapat perangkat hukum berupa tanda larangan.
- 3) Derajat kepatuhan masyarakat, yang dalam hal ini diwakili oleh pengemudi angkutan kota yang beroperasi diterminal tiban, dapat diukur dari kewibawaan petugas. Petugas yang berwibawa saja yang akan di taati tingkah lakunya dalam mematuhi

atau juga dalam melanggar hukum. Hal ini terlihat dari jaranginya petugas memberikan sanksi kepada para pengemudi yang melanggar peraturan yang ada.

D. Hal – hal Yang Menjadi Kendala Ketidakpatuhan Pengemudi Angkutan Kota Terhadap Penggunaan Terminal Angkutan Kota.

Kendala merupakan suatu sebab tidak terpenuhinya suatu tujuan. Tujuan yang dimaksud dalam tulisan ini adalah kepatuhan hukum dari pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota. Masalah kepatuhan hukum atau ketaatan terhadap hukum merupakan suatu unsur saja dari persoalan yang lebih luas yaitu kesadaran hukum. Dengan demikian, masalah kesadaran hukum masyarakat sebenarnya menyangkut faktor – faktor apakah suatu ketentuan hukum tertentu diketahui, diakui, dihargai dan ditaati.

Apabila konsepsi tentang kesadaran hukum dapat dijadikan pegangan, maka kesadaran hukum tersebut perlu dibentuk, walaupun dasarnya sudah ada pada setiap manusia yang hidup bermasyarakat. Manusia dikatakan tidak mempunyai kesadaran hukum adalah warga masyarakat yang tidak mengacuhkan hukum yang ada. Oleh karena itu pembentukan kesadaran hukum tersebut perlu bagi warga masyarakat secara menyeluruh.

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa terpenuhinya kepatuhan hukum dapat dilihat dari kesadaran hukum dari masyarakat yang menjalaninya. Karena itu kendala ketidakpatuhan hukum berasal dari faktor / unsur masyarakat yang berkaitan dengan suatu kejadian atau peristiwa. Begitu juga dengan ketidakpatuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota, maka kendala yang ada atau timbul

berasal dari masyarakat yang mempunyai hubungan dengan berfungsinya penggunaan terminal yang ada.

Jadi kendala ketidakpatuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota itu berasal dari unsur – unsur sebagai berikut :

1) Unsur Pengemudi Angkutan Kota

Sebagai seorang pengemudi harus memahami arti dari terminal. Terminal merupakan suatu tempat untuk mengawali dan mengakhiri suatu perjalanan. Dengan demikian pengemudi angkutan kota harus mengawali dan mengakhiri perjalanannya di terminal angkutan kota.

Untuk menunjang hal yang di atas, juga telah dikeluarkan peraturan yang mengaturnya, maka diharapkan kesadaran dari pengemudi angkutan kota untuk mematuhi dan mentaati peraturan yang berlaku. Upaya lain yang harus dilakukan untuk menciptakan kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota ialah memberikan sanksi atau tilang kepada pengemudi yang melanggar peraturan. Peraturan dibuat untuk menciptakan ketertiban dan kelancaran, maka bagi setiap masyarakat harus mematuhi dan mentaati tak terkecuali pengemudi angkutan kota.

Dari hasil wawancara dengan pengemudi angkutan kota bahwa mereka (pengemudi) kurang mengetahui adanya peraturan (Khususnya Peraturan Daerah Tingkat II Kotamadya Salatiga No. 16 Tahun 1981 tentang Penggunaan Terminal dan Retribusi Terminal) yang ada. Mereka tetap menggunakan terminal sebagai tempat mengakhiri dan mengawali perjalanan sebatas untuk membayar retribusi terminal. Alasan pengemudi ngetem/mencari penumpang di luar terminal dan di daerah terlarang karena bila di dalam terminal mereka (pengemudi) terlalu lama

antre atau menunggu giliran. Pengemudi ngetem di daerah terlarang karena tidak ada petugas (khususnya Polisi lalu lintas) disekitar, bila ada petugas hanya diam tidak memberikan peringatan dan daerah tersebut merupakan tempat yang strategis karena banyak calon penumpang.

Pengemudi yang lain (lebih senior atau tua) berpendapat bahwa dia memahami sikap dari juniornya (pengemudi yang lebih muda) yang sering kali acuh atau masa bodoh terhadap rambu-rambu yang ada. Dia mengutarakan bahwa dia-pun sering melanggar rambu tetapi dia masih memperhatikan tempat-tempat mana yang harus dipatuhi bila ada rambu-rambu larangan misal : tikungan, pertigaan. Dia-pun menyadari hanya dengan mematuhi dan mentaati peraturan yang berlaku akan menciptakan kelancaran dan ketertiban lalu-lintas.

2) Unsur Penumpang Angkutan Kota

Selain pengemudi, penumpang angkutan kota diharapkan juga mematuhi dan mentaati peraturan yang ada. Dengan demikian calon penumpang angkutan kota harus memanfaatkan fungsi dan kegunaan terminal angkutan kota dengan sebaik – baiknya.

Hasil wawancara dengan penumpang angkutan kota, mengapa mereka tidak masuk terminal karena bila masuk di dalam terminal mereka terlalu lama menunggu pemberangkatan angkutan kota. Bila di luar terminal lebih cepat dan karena sudah ada angkutan kota yang antre di luar terminal. Mereka pun tahu bila disekitar daerah tersebut terdapat rambu-rambu larangan tetapi bila angkutan kota sudah ada yang di

luar terminal maka lebih baik atau cepat bila mereka naik angkutan kota yang di luar terminal.³³

Penumpang angkutan kota diharapkan memiliki kesadaran yang tinggi sehingga penumpang tersebut memanfaatkan sarana yang ada dan mematuhi rambu-rambu larangan. Perilaku yang demikian, secara tidak langsung penumpang angkutan kota tersebut ikut berusaha menciptakan kelancaran dan ketertiban lalu lintas.

Melihat kenyataan diatas, sudah sepatutnya pula penumpang angkutan kota mendapatkan pembinaan yang berkaitan dengan peraturan yang berlaku. Pembinaan tersebut dapat diwujudkan dalam bentuk teguran-teguran atau bahkan sanksi kepada penumpang yang tidak memperhatikan rambu atau peraturan. Dengan demikian, diharapkan melalui teguran atau sanksi tersebut dapat mewujudkan ketertiban penumpang dalam berlalu lintas.

3) Unsur Penegak Hukum.

Penegak hukum sebagai bagian dari masyarakat yang diharapkan dapat memberikan contoh yang baik dalam berdisiplin hukum, sehingga hukum dianggap adil. Penegak hukum tersebut harus mempunyai kepribadian serta wibawa yang tinggi sehingga keputusan yang dihasilkan akan mempunyai rasa tanggung jawab yang mantap. Artinya, tidak mempunyai kebiasaan untuk melimpahkan tanggung jawab kepada pihak lain yang dianggap mempunyai kaitan dengan suatu masalah.

Begitu juga dengan hal – hal yang berkaitan dengan kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota, diharapkan

³³ Wawancara dengan Laksono, Agus, Ari serta calon penumpang angkutan kota yang tak mau disebut namanya, 25 Agustus 1999.

penegak hukum menerapkan dan menjaga peraturan yang ada. Sebagai contoh, bila ada pengemudi angkutan kota yang melanggar peraturan maka sebagai penegak hukum harus secara tegas memberikan peringatan serta sanksi yang tegas kepada pengemudi angkutan kota yang melakukan pelanggaran tanpa pilih kasih. Dengan demikian, sebagai penegak hukum akan mempunyai wibawa yang tinggi serta disegani oleh masyarakat.

Penegak hukum harus menyadari bahwa dia secara tidak langsung sebagai panutan atau contoh oleh masyarakat. Untuk itu penegak hukum harus berperilaku atau mematuhi peraturan yang berlaku. Karena pada saat ini masih ada penegak hukum yang melakukan pelanggaran yang merupakan contoh tidak baik bagi masyarakat. Penegak hukum berperilaku demikian mungkin karena bahwa dia merupakan penguasa sehingga berperilaku seenaknya. Perilaku penegak hukum tersebut merupakan perilaku yang tidak terpuji, maka bagi penegak hukum yang melakukan pelanggaran sebaiknya diapun harus mendapatkan sanksi.

Dengan demikian, kewibawaan dari penegak hukum dalam usaha menciptakan ketertiban dan kelancaran tetap terjaga dan disegani atau dihormati oleh semua lapisan masyarakat.

4) Unsur Hukum (Peraturan)

Hukum sebagai peraturan harus mempunyai kekuatan mengikat dan jelas peranan serta fungsinya. Begitu juga dengan peraturan yang mengatur mengenai pengguna terminal angkutan kota, harus disosialisasikan kepada masyarakat luas terutama kepada pengemudi angkutan kota secara jelas dapat dipahami. Selain itu, peraturan tersebut harus memuat sanksi – sanksi yang jelas dan tegas, sehingga

peraturan tersebut dianggap sebagai larangan atau anjuran yang harus dipatuhi dan ditaati oleh semua pihak.

Dengan dikemukakan unsur - unsur yang dapat menyebabkan timbulnya kendala ketidak patuhan, diharapkan semua unsur yang ada memiliki kesadaran hukum yang tinggi sehingga kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan angkutan kota akan terwujud. Dengan demikian, terciptalah ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kotamadya Salatiga.

Demi terciptanya ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kotamadya Salatiga dari keempat unsur yaitu Pengemudi angkutan kota, penumpang angkutan kota, penegak hukum serta peraturan (hukum) perlu adanya kesadaran dari setiap unsur yang ada. Keempat unsur di atas juga harus saling membantu atau saling mengisi kekurangan unsur yang dapat dikurangi bahkan di hindari.

Dengan adanya kesadaran yang tinggi dari setiap unsur dalam mematuhi peraturan yang berlaku terutama mengenai penggunaan serta pemanfaatan terminal maka ketidaktertiban serta pelanggaran yang sering terjadi dapat dihindari. Dengan demikian, diharapkan kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Kotamadya Salatiga dapat terwujud serta menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kotamadya Salatiga.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Dari data dan hasil analisa yang ada dapat ditarik kesimpulan tentang kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal di kotamadya Salatiga sebagai berikut :

1. Kesimpulan Umum.

Didalam kerangka hidup bermasyarakat, keberadaan hukum didalam menjalankan fungsinya sebagai pengendali kehidupan bermasyarakat masih sangat relevan. Hal ini berarti bahwa kaidah hukum sebagai salah satu pedoman/patokan berperilaku bagi setiap anggota masyarakat untuk menentukan boleh atau tidaknya anggota masyarakat bertindak dan dalam hal mana didalam kaidah hukum itu juga terdapat sanksi yang akan diterapkan apabila ada anggota masyarakat yang melanggar haidah atau norma hukum tersebut.

2. Kesimpulan Khusus.

a) Berdasarkan data yang diperoleh, beberapa faktor yang berpengaruh terhadap kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota di Salatiga adalah :

- 1) Faktor Hukum.
- 2) Faktor Penegak Hukum.
- 3) Faktor Masyarakat.

4) Faktor Sarana dan Fasilitas.

5) Faktor Budaya / Sikap Mental

b) Kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota di Kotamadya Salatiga belum terwujud secara penuh karena masih banyak pengemudi angkutan kota yang memanfaatkan terminal bayangan atau terminal tiban, yang disekitarnya terdapat rambu – rambu larangan sebagai tempat “ngetem” dalam mendapatkan penumpang angkutan kota.

c) Hal yang menjadi kendala – kendala ketidak patuhan pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal angkutan kota berasal dari unsur – unsur sebagai berikut :

1) Unsur pengemudi angkutan kota.

2) Unsur penumpang angkutan kota.

3) Unsur penegak hukum.

4) Unsur hukum.

B. Saran

Dengan terselesainya penulisan hukum dengan obyek penelitian mengenai kepatuhan hukum pengemudi angkutan kota terhadap penggunaan terminal di Kotamadya Salatiga, maka penulis dapat memberikan saran – saran sebagai berikut :

1) Bagi pengemudi dan penumpang angkutan kota diharapkan mematuhi dan mentaati peraturan yang ada serta memanfaatkan sarana dan fasilitas yang ada.

Dengan demikian, para pengemudi dan penumpang angkutan kota ikut serta menciptakan ketertiban dan kelancaran lalu lintas di Kotamadya Salatiga.

- 2) Bagi aparat hukum, perlunya menjaga kepribadian serta lebih profesional dengan menerapkan hukum dan peraturan yang berlaku bagi semua lapisan masyarakat (khususnya pengemudi angkutan kota) secara tegas dan tanpa pandang bulu bagi siapa saja yang melakukan pelanggaran.
- 3) Bagi Pemerintah Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga beserta instansi terkait seperti Satlantas, DLLAJR untuk selalu memperhatikan dan memelihara sarana dan prasarana yang menunjang terwujudnya kelancaran serta ketertiban lalu lintas.
- 4) Perlunya dibangun / didirikan halte pada jalur angkutan kota. Yang diharapkan dengan dibuatnya halte khusus angkutan kota maka calon penumpang angkutan kota akan memanfaatkannya sebagai tempat untuk menunggu angkutan kota. Dengan demikian, calon penumpang angkutan kota akan lebih tertib tidak seperti pada saat ini yang memanfaatkan sembarang tempat / yang terdapat rambu larangan sebagai tempat untuk menunggu angkutan kota.

DAFTAR PUSTAKA

- Kansil, C.S.T. 1983, **Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia**, Jakarta: P.N. Balai Pustaka.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 41 Tahun 1993 tentang **Angkutan Jalan**.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 tentang **Prasarana dan Lalu Lintas Jalan**.
- Peraturan Daerah Kotamadya Daerah Tingkat II Salatiga No. 16 Tahun 1981 tentang **Terminal dan Retribusi Terminal**.
- Purbacaraka, Purnadi dan Soekanto. S, 1979, **Perundang - Undangan dan Yurisprudensi**, Bandung : Alumni.
- Rahardjo, Satjipto, **Masalah - Masalah Hukum Suatu Tinjauan Sosiologis**, Bandung : Sinar Baru.
- Salman. R. Otje, 1989, **Beberapa Aspek Sosiologi Hukum**, Bandung : Alumni.
- Soekanto Soerjono, 1983, **Faktor - Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum**, Jakarta : Rajawali.
- _____, 1979, **Masalah - Masalah Penegakan Hukum dan Kesadaran Hukum**, "Hukum dan Pembangunan", No. 5 Th. IX.
- _____, 1982, **Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum**, Jakarta: CV. Rajawali.
- _____, 1988, **Penegakan Hukum**, Jakarta : Bina Cipta

_____, 1990, **Polisi dan Lalu Lintas**, Bandung : Mandar Maju.

Soekanto Soerjono dan Mustofa Abdullah, 1982, **Sosiologi Hukum Dalam Masyarakat**, Jakarta : Rajawali.

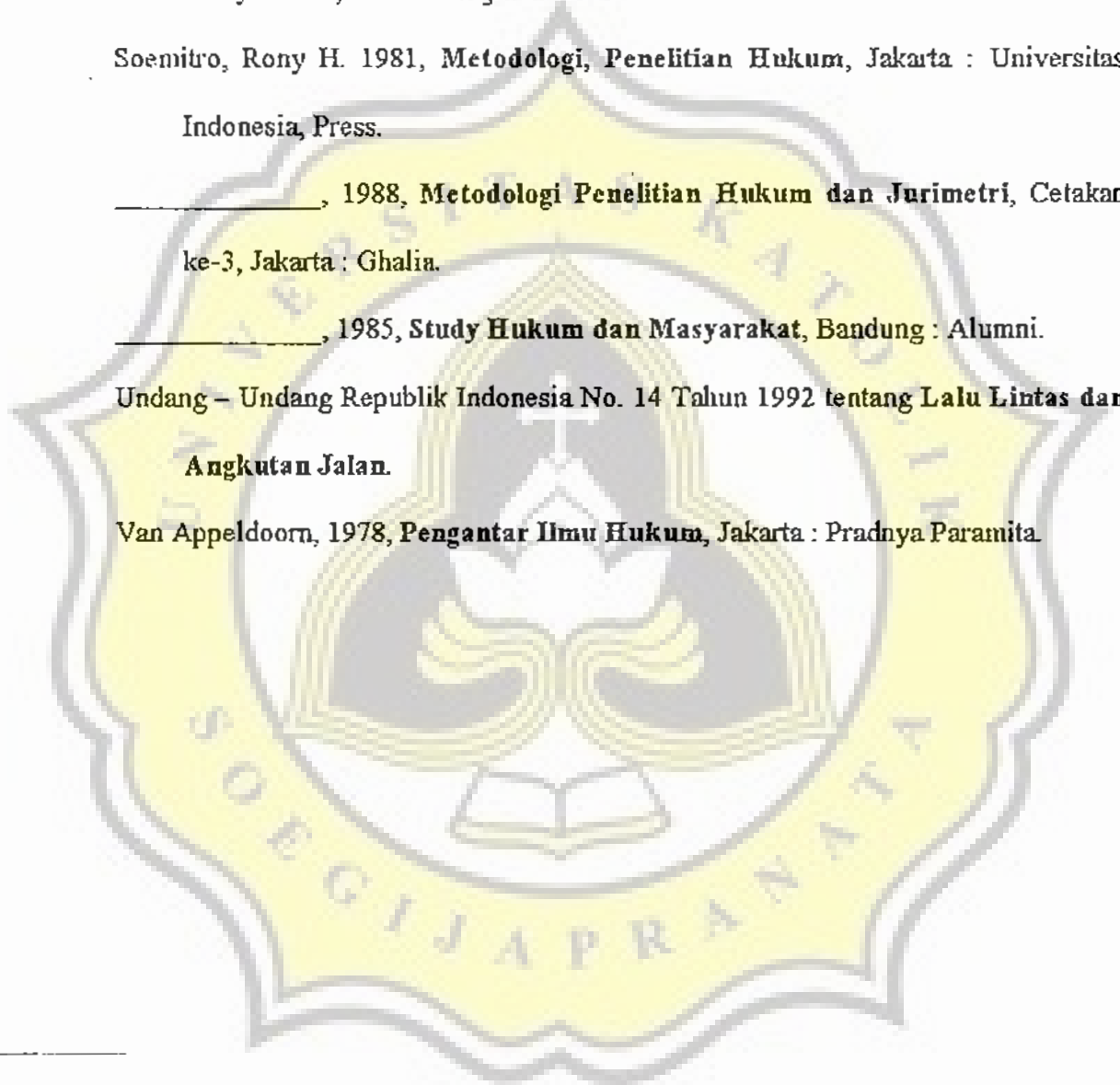
Soemitro, Rony H. 1981, **Metodologi, Penelitian Hukum**, Jakarta : Universitas Indonesia, Press.

_____, 1988, **Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri**, Cetakan ke-3, Jakarta : Ghalia.

_____, 1985, **Study Hukum dan Masyarakat**, Bandung : Alumni.

Undang – Undang Republik Indonesia No. 14 Tahun 1992 tentang **Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**.

Van Appeldoorn, 1978, **Pengantar Ilmu Hukum**, Jakarta : Pradnya Paramita.





PEMERINTAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TENGAH
**BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH
 (BAPPEDA TINGKAT I)**

Jl. Pemuda 127 - 133 Telp. 515591 - 515592 Fax. 546802 Semarang 50132

Semarang, 3 Juni 1999

Nomor : R/ 3175 /P/VI/1999
 Lampran : 1 (satu) lembar.
 Perihal : Pemberitahuan tentang
 Pelaksanaan Research/
 Survey.

Kepada Yth. :
 WALI KOTAMADYA KDH Tk II
 SALATIGA.....


Menarik Surat Rekomendasi Research / Survey BAPPEDA Tingkat I Jawa Tengah, tanggal : 3 Juni 1999 Nomor : R/3175/P/VI/1999 dengan hormat kami memberitahukan dalam Wilayah Saudara akan dilaksanakan Research / Survey atas nama :

Y. LILIK SULISTYO

Dengan maksud tujuan sebagaimana tersebut dalam surat Rekomendasi Research / Survey BAPPEDA Tk. I Jateng (terlampir).

Besar harapan kami, agar Saudara mengambil langkah - langkah persiapan seperlunya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

AN. GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT I JAWA TENGAH
 KETUA BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH

Bth. Kabid Litbang
 B/Staf Sic RPP

 Ir. Pancarini
 NIP. 500 098 563

TEMBUSAN Kepada Yth. :
 Sdr. Pembantu Gubernur Untuk
 Wilayah : SEMARANG



PEMERINTAH PROPINSI DAERAH TINGKAT I JAWA TENGAH
**BADAN PERENCANAAN PEMBANGUNAN DAERAH
 (BAPPEDA TINGKAT I)**

Jl. Pemuda 127 - 133 Telp. 515591 - 515592 Fax. 546802 Semarang 50132

SURAT REKOMENDASI RESEARCH / SURVEY

Nomor : R/ 3175 /P/VI/1999

I. DASAR : Surat Gubernur Propinsi Jawa Tengah tanggal 15 Agustus 1972 Nomor : Bappenda/345/VIII/72.

II. MENARIK : 1. Surat Kadit Sospol Pemerintah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah tgl. 3 Juni 1999 no. 070/3164/VI/1999
 2. Surat dari Dekan Fak. Hukum Unika Soegijapranata tgl. 5 Mei 1999 nomor B.2.02/579/UKS.05

III. Yang bertanda - tangan di bawah ini Ketua Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah (BAPPEDA TINGKAT I), bertindak atas nama Gubernur Kepala Daerah Tingkat I Jawa Tengah, menyatakan TIDAK KEBERATAN atas pelaksanaan research / survey dalam wilayah Propinsi Daerah Tingkat I Jawa Tengah yang dilaksanakan oleh :

- | | |
|----------------------------------|--|
| 1. Nama | : Y. LILIK SULISTYO |
| 2. Pekerjaan | : Mahasiswa |
| 3. Alamat | : Bandungan RT 04/II Ambarawa |
| 4. Penanggungjawab | : Endang Wahyati Y, SH. -MHA- |
| 5. Maksud tujuan research/survey | : Untuk skripsi berjudul : KEPATUHAN HUKUM PENGEMUDJ ANGKUTAN KOTA (ANG TERHADAP PENGGUNAAN TERMINAL DI KOTAMADYA SA |
| 6. Lokasi | : KODYA SALATIGA |

dengan ketentuan-ketentuan sebagai berikut

- Pelaksanaan research / survey tidak disalahgunakan untuk tujuan tertentu yang dapat mengganggu kestabilan Pemerintah.
- Sebelum melaksanakan research / survey langsung kepada responden, harus terlebih dahulu melaporkan kepada Penguasa Daerah setempat.
- Setelah research / survey selesai, supaya menyerahkan hasilnya kepada BAPPEDA TINGKAT I Jawa Tengah.

IV. Surat Rekomendasi Research/Survey ini berlaku dari :
 4 Juni - 4 Agt 1999

Dikeluarkan di : SEMARANG

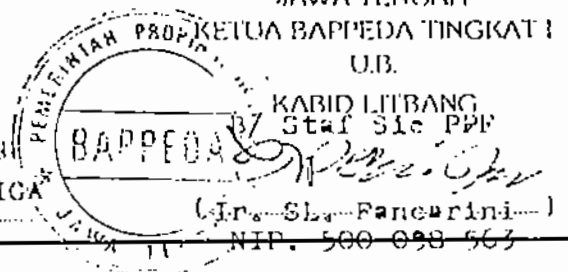
Pada tanggal : 3 Juni 1999

A.n. GUBERNUR KEPALA DAERAH TINGKAT JAWA TENGAH

TEMBUSAN :

- Bakorstanasda Jateng / DIY.
- Kapolda Jateng
- Kadit Sospol Pemerintah Prop. Dati I Jateng
- Bupati/Walikota/Kotamadya KDH Tk. II

SALATIGA



SURAT KETERANGAN

Nomer : DPC / 016 / XI / 99

Yang bertandatangan di bawah ini Kepala Cabang Organisasi Angkutan Darat Salatiga, menerangkan bahwa :

Nama : Y. Lilik Sulisty
NIM / NIRM : 93.20.0968 / 93.6.111.01000.50075
Fakultas : Hukum
Universitas Katolik Soegijapranata Semarang

Yang bersangkutan telah melakukan survey / pengumpulan data di Kantor Cabang ORGANDA Salatiga, dalam rangka melengkapi penulisan skripsi yang berjudul :

**KEPATUHAN HUKUM PENGEMUDI ANGKUTAN KOTA (ANGKOTA)
TERHADAP PENGGUNAAN TERMINAL DI KOTAMADYA SALATIGA.**

Demikian surat ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Salatiga, 8 - 11 - 1999

Kepala Cabang ORGANDA Salatiga



(Moch Ambyah Kartonegoro)