

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran yang sangat penting dalam bidang ekonomi, politik, sosial, budaya, pertahanan keamanan dan hukum serta dipergunakan sebesar-besarnya untuk kepentingan rakyat.¹ Dalam bidang ekonomi lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran sebagai media penghubung masyarakat dalam berinteraksi dan berpindah tempat, dari suatu tempat ke tempat lainnya untuk menjalankan roda perekonomian. Hampir setiap saat manusia melakukan kegiatan sehari-harinya menggunakan jalan raya. Fungsi lalu lintas dapat disamakandengan fungsi peredaran darah dalam tubuh manusia, demikian pula halnya dengan lalulintas. Keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas yang tidak aman dan tidak lancarserta tidak tertib dan efisien akan membawa berbagai kesulitan bagi masyarakat.²

Perkembangan dalam berbagai bidang demi mewujudkan tujuan nasional tersebut diikuti dengan pertumbuhan penduduk dan perkembangan teknologi kendaraan yang semakin lama semakin bervariasi yang menarik minat masyarakat untuk membeli kendaraan bermotor. Sehingga terjadi peningkatan aktifitas masyarakat dan kendaraan bermotor yang sangat berpengaruh terhadap kepadatan lalu lintas di jalan raya. Karena itu perlu ketertiban di jalan dan jalan raya agar terciptanya keamanan, keselamatan, dan kelancaran dalam lalu lintas.

¹Soerjono soekanto, *Polisi dan Lalu lintas*, Bandung: Mandar Maju, 1990. Hlm 1

²H.S. Djajoesman, *Polisi dan Lalu lintas*, Bandung : Ghalia Indonesia, 1976. hlm 1

Ketertiban dan keamanan lalu lintas tergantung pada kondisi kendaraan yang taat dan patuh terhadap peraturan lalu lintas yang berlaku. Dalam hal ini masyarakatlah yang merupakan salah satu faktor yang efektif berperan untuk mematuhi suatu peraturan, namun kesadaran masyarakat terhadap kepatuhan lalu lintas sangat rendah. Masalah lalu lintas merupakan masalah yang tidak dapat dipisahkan dalam kehidupan masyarakat sehari-hari, karena masyarakat akan selalu berhubungan dengan lalu lintas.

Mengingat penting dan strategisnya peranan lalu lintas dan angkutan umum yang menguasai hajat hidup orang banyak, maka lalu lintas dan angkutan umum dikuasai oleh negara yang pembinaannya dilakukan oleh pemerintah.³ Salah satu landasan pemerintah dalam menyelenggarakan pengaturan terhadap lalu lintas yaitu Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang ini ditetapkan dalam Rapat Paripurna DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009. Latar belakang pembuatan peraturan ini adalah tingginya angka kecelakaan yang terjadi setiap hari. Serta dengan menekan angka pelanggaran diharapkan angka kecelakaan dapat berkurang dan keselamatan berlalu lintas meningkat.

Dalam menjaga, mengatur dan melayani masyarakat di jalan raya dibutuhkan sosok yang disegani dan dihormati, memiliki wibawa dalam menjalankan tugasnya. Oleh karena itu, dibutuhkan pihak Kepolisian Satlantas (Satuan Lalu Lintas) dan Dinas Perhubungan Cabang DLLAJ. Aparat penegak

³Rahayu Hartini, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Malang : Citra mentari, 2012. hlm 53

hukum (Satlantas) berperan sebagai pencegah (*politie toezicht*) dan sebagai penindak (*politie dwang*) dalam fungsi politik. Di samping itu Satlantas juga melakukan fungsi regeling (misalnya, pengaturan tentang kewajiban bagi kendaraan bermotor tertentu untuk melengkapi dengan segitiga pengaman) dan fungsi *bestuur* khususnya dalam hal perizinan atau *begunstiging* (misalnya, mengeluarkan Surat Izin Mengemudi).⁴ Satlantas adalah unsur pelaksana yang bertugas menyelenggarakan tugas kepolisian mencakup Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas yaitu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas.

Defenisi dan pengertian tindak pidana pelanggaran lalu lintas menurut Ramdlon Naning adalah perbuatan atau tindakan seseorang yang bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan.⁵ Pelanggaran lalu lintas merupakan sebuah ranah yang memiliki kompleksitas kepentingan serta tanggung jawab yang berada pada banyak keterlibatan instansi terkait, sehingga dalam penanganannya perlu dilakukan koordinasi antar instansi, dimana setiap instansi berkewajiban memberikan masukan dengan dilengkapi data dan fakta serta analisis sesuai bidang dengan tugasnya untuk dijadikan bahan pertimbangan dan solusi bersama.

⁴Soerjono Soekanto , *Suatu Tinjauan Sosiologi Hukum Terhadap Masalah – Masalah Sosial*, Bandung : Citra Aditya Bakti, 1989.hlm 58

⁵Ramdlon Naning, *Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat Dan Disiplin Penegak hukum Dalam Lalu Lintas*, Surabaya, Penerbit :Bina Ilmu, 1983. hlm 26

Agus Raharjo mengatakan bahwa hukum itu mempunyai tiga sifat ; menggonggong, menggigit dan mencekam.⁶ Ketiga hal tersebut harus dimiliki oleh polisi dalam menjalankan tugasnya. Penguasaan terhadap ketiga sifat hukum tersebut akan memudahkan polisi dalam menerapkan hukum yang tepat pada moment tertentu. Penguasaan yang baik terhadap materi dan hakekat hukum akan membantu polisi dalam meningkatkan disiplin pengemudi kendaraan bermotor di jalan raya.

Pada dasarnya program kegiatan Penegakkan Hukum bukan berorientasi mencari kesalahan dari pengguna jalan tetapi lebih berorientasi pada perlindungan, pengayoman dan pelayanan pengguna jalan yang melanggar itu sendiri. Meningkatnya kesadaran dan disiplin masyarakat dalam berlalu-lintas tidak hanya didasarkan pengetahuan mereka pada “hukum yang menguasai jalan raya” tetapi masyarakatpun ingin memperoleh contoh yang baik dari polisi di jalan raya. Dengan demikian polisi merupakan cermin dan teladan bagi masyarakat dalam menjalankan peraturan lalu lintas dan peran yang demikian harus disadari betul oleh polisi.⁷ Secara psikologis kesegeraan tindakan polisi menangkap pelanggar lalu lintas akan meningkatkan kepatuhan. Begitu terjadi pelanggaran maka pelakunya akan segera tertangkap dan dikenai sanksi. Pengemudi yang pernah terkena sanksi berarti memiliki pengalaman yang tidak menyenangkan sehingga takut mengulangnya lagi.

Secara konsepsional, maka inti dan arti penegakan hukum terletak pada kegiatan menyelerasikan hubungan nilai-nilai yang terjabarkan di dalam kaidah-

⁶Agus Raharjo, *Strategi Penegakan hukum di Jalan Raya*, Jakarta : Cipta Manunggal, 1995. hlm 128

⁷*ibid*

kaidah yang mantap, mengejewantahkan dan sikap tindak sebagai rangkaian penjabaran nilai tahap akhir untuk menciptakan, memelihara, dan mempertahankan kedamaian pergaulan hidup⁸.Permasalahan lalu lintas dapat menghambat dan mematikan proses produktivitas masyarakat. Seperti kecelakaan lalu lintas, kemacetan maupun tindak pidana yang berkaitan dengan kendaraan bermotor. Usaha dalam rangka mewujudkan keselamatan jalan raya merupakan tanggung jawab bersama antara pengguna jalan dan aparaturnegara.

Pengaturan tentang Angkutan Jalan diatur Khusus dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah ini mengatur mengenai kewajiban pemerintah menyediakan kebutuhan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau bagi masyarakat. Dalam hal ini melaksanakan ketentuan Pasal 137 ayat (5), Pasal 150, Pasal 172, Pasal 185 ayat (2), Pasal 198 ayat (3), Pasal 242 ayat (3), dan Pasal 244 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, perlu menetapkan Peraturan Pemerintah tentang Angkutan Jalan. Penyelenggaraannya juga diatur khusus dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Salah satu Angkutan yang diatur dalam Keputusan Menteri Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum adalah Angkutan Khusus yaitu angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar

⁸Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta : PT. Rajawali Grafindo Persada, 1983. hlm 5

jemput karyawan, permukiman, dan simpul yang berbeda. Dalam Pasal 23 KM 35

Tahun 2003 ayat :

(1) Angkutan khusus dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16

huruf g, terdiri dari :

- a. Angkutan Antar Jemput
- b. Angkutan Karyawan
- c. Angkutan Permukiman
- d. Angkutan Pemadu Moda.

(2) Angkutan khusus dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) merupakan pelayanan pelengkap terhadap pelayanan angkutan antar kota antarpropinsi, angkutan antar kota dalam propinsi dan angkutan kota.

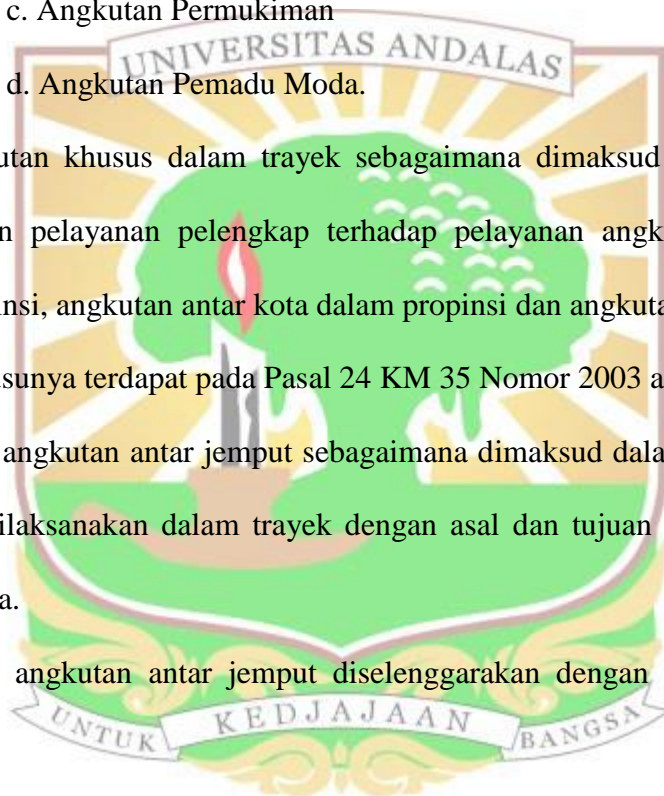
Ketentuan khususnya terdapat pada Pasal 24 KM 35 Nomor 2003 ayat :

(1) Pelayanan angkutan antar jemput sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat

(1) huruf a, dilaksanakan dalam trayek dengan asal dan tujuan perjalanan tetap atau sebaliknya.

(2) Pelayanan angkutan antar jemput diselenggarakan dengan ciri-ciri sebagai berikut:

- a. Tidak berjadwal dan tidak boleh singgah di terminal
- b. Menggunakan mobil bus kecil dan/atau mobil penumpang umum
- c. menggunakan plat tanda nomor warna dasar kuning dengan tulisan hitam
- d. pelayanan dari pintu ke pintu dengan jarak maksimum 500 km;
- e. tidak menaikkan penumpang di perjalanan;



f. tidak mengenakan tariff yang berpotensi/ dapat mengganggu pelayanan angkutan dalam trayek pada lintasan yang sama;

g. kendaraan yang dioperasikan tidak melebihi 20% dari jumlah kendaraan dalam trayek tetap dengan asal dan tujuan perjalanan yang sama.

Moda transportasi angkutan khusus yang banyak diminati masyarakat saat ini adalah Angkutan Antar Jemput yang sifatnya eksekutif biasa dikenal dengan nama Travel. Tipe Mobilminibus yang biasa digunakan secara pribadi atau mobil keluarga dijadikan angkutan dengan sistem antar jemput alamat serta sewa tempat duduk perorangan. Merk mobil yang paling sering digunakan yaitu Avanza, Xenia, APV, Luxio, Innova, Panther dan lain sebagainya. Hal yang membedakannya dengan mobil pribadi hanya plat nya saja yang berwarna kuning sedangkan mobil pribadi menggunakan plat hitam. Trayek Angkutan sewa ini ada 2 tipe yaitu AKDP (Antar Kota Dalam Profinsi) dan AKAP (Antar Kota Antar Profinsi). Secara legal pengoperasian mobil travel tersebut dijalankan sebuah Perseroan Komanditer (CV) atau Perseroan Terbatas (PT) yang setidaknya memiliki minimal 5 (Lima) armada.

Banyaknya peminat travel pada saat ini membuat sebagian orang menjalankan usaha tersebut dengan cara ilegal, yaitu mengalih fungsikan kendaraan pribadi miliknya dan menjadi travel tanpa dibawah naungan Perseroan Komanditer (CV) atau Perseroan Terbatas (PT). Masyarakat menamakannya *Travel Liar*. Kendaraan Pribadi dengan plat hitam tidak seharusnya dipergunakan sebagai angkutan umum akan tetapi sebagai angkutan pribadi sesuai dengan ketentuan UU LLAJ. Banyaknya mobil pribadi sebagai angkutan umum dari hari

kehari mengakibatkan persaingan tidak sehat dengan angkutan umum resmi, kendaraan yang menggunakan plat hitam dianggap melakukan penyerobotan yaitu mengambil bagian rezeki atau penumpang yang seharusnya didapat oleh angkutan umum resmi.

Selain itu mobil pribadi sebagai angkutan umum dapat menerapkan tarif angkutan sendiri terhadap penumpang karena tidak mengacu kepada ketentuan tarif yang ditentukan oleh UU LLAJ. Ketentuan tarif hanya berlaku bagi angkutan umum resmi berplat kuning. Ditambah lagi penumpang tidak dijamin dengan asuransi jiwa, hal ini dapat merugikan penumpang sebagai konsumen. Mobil pribadi yang dijadikan angkutan umum cenderung tidak membayar retribusi, tidak masuk terminal dan tidak menggunakan pelayanan uji kendaraan. Mereka tidak memiliki aturan dalam soal itu, sehingga pemerintah dirugikan.

Perbedaan travel liar dengan travel resmi adalah sebagai berikut :

- a) Travel liar beroperasi secara individu atau kelompok dan bekerja sama dengan calo.
- b) Travel liar tidak mempunyai izin trayeknya
- c) Jarang sekali memakai sistem antar jemput penumpang, karena travel liar beroperasi layaknya angkutan antar kota lainnya seperti mangkal di sisi terminal atau tempat keramaian.
- d) Tidak adanya jaminan penumpang di antar ke alamat tujuan.
- e) Tidak adanya jaminan asuransi keselamatan jiwa bagi penumpangnya.
- f) Tidak adanya jaminan keamanan barang penumpang.
- g) Tarif ongkos tidak menentu.

- h) Kapasitas penumpang bisa berlebih dari ketentuan maksimalnya seperti bangku depan yang cuma bisa satu penumpang di jadikan untuk dua penumpang.

Travel liar sering kali menjadi pilihan masyarakat untuk melakukan perjalanan, karena harga yang bisa ditawar lebih murah dibanding travel resmi. Faktor lainnya adalah kenyamanan serta lebih cepat dibandingkan angkutan umum. Cara untuk mendapatkan layanan travel liarcukup mudah, karena daerah operasinya hampir sama dengan angkutan umumdan juga didukung dengan banyaknya calo.

Di kota padang sendiri penegakan hukum terhadap travel liar masih sangat rendah. Dapat dilihat dari banyaknya travel liar yang beroperasi secara bebas disekitar mesjid Muhamadiyah Pasar Raya, daerah Teluk Bayur, Simpang Labor, daerah Air Tawar depan Universitas Negeri Padang (UNP), dan Stasiun kereta api Tabing.

Dari hasil penelitian Penegakan hukum terhadap travel liar sudah sering dilakukan oleh polisi lalu lintas. Razia – razia dijalanan dilakukan untuk mengatasi permasalahan tersebut, tetapi mengalami kendala – kendala seperti susahnyamembedakan travel liar dengan mobil pribadi. Selain itu travel liar yang beroperasi kadang kala dilindungi oleh oknum aparat penegak hukum seperti Polisi atau TNI yang berpangkat. Hal ini membuktikan minimnya penegakan hukum pada travel liar dan kurangnya kesadaran dari masyarakat akan kerugian atau keselamatan yang di dapat ketika menjadi penumpang travel tersebut.

Melihat penegakan hukum terhadap pelanggaran lalu lintas peraturan tersebut belum maksimal, perlu rasanya untuk diteliti. Dengan membuat karya ilmiah yang berbentuk skripsi dengan judul **“Penegakan Hukum Terhadap Angkutan Khusus yang Tidak Memiliki Izin Trayek (*Travel Liar*) Di Kota Padang”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah tingkat pelanggaran angkutan khusus yang tidak memiliki izin trayek di Kota Padang?
2. Bagaimanakah pelaksanaan penegakan hukum terhadap Travel Liar di kota Padang?
3. Apakah upaya-upaya yang harus dilakukan pihak terkait dalam penegakan peraturan lalu lintas terhadap travel liar?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tingkat pelanggaran Angkutan Khusus yang tidak memiliki izin trayek di Kota Padang
2. Untuk mengetahui pelaksanaan penegakan hukum terhadap tarvel liar di kota Padang.
3. Untuk mengetahui Upaya-upaya yang harus dilakukan pihak terkait dalam pelaksanaan penegakan peraturan lalu lintas terhadap travel liar.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

1. Penelitian ini bermanfaat menambah serta memperluas wawasan pengetahuan dalam karya ilmiah, dimana penulisan ini merupakan sarana untuk memaparkan dan memantapkan ilmu pengetahuan terutama dalam kajian hukum pidana.

2. Penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk keperluan dan mengembangkan pengetahuan ilmu hukum khususnya yang mengkaji tentang penegakan hukum terhadap travel liar khususnya pelanggaran terhadap pelaksanaan Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

2. Secara Praktis

1. Hasil penelitian Memberikan informasi serta gambaran tentang penerapan peraturan khususnya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

2. Hasil penelitian memberikan informasi dan solusi kepada pihak terkait dalam upaya penegakan hukum terhadap travel liar yang telah menyalahi peraturan lalu lintas Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009.

E. Kerangka Teoritis Dan Kerangka Konseptual

1. Kerangka Teoritis

Hukum bisa dikatakan berjalan efektif apabila warga masyarakat sadar, taat dan patuh pada peraturan yang berlaku. Masalah kepatuhan hukum ini merupakan suatu proses psikologi yang dapat dijelaskan dalam tiga proses, yaitu: ⁹

- a. “*Compliance*” yang diartikan sebagai suatu kepatuhan yang didasarkan pada harapan akan suatu imbalan dari usaha untuk menghindarkan jati diri dari hukuman yang dijatuhkan.
- b. “*Identification*” terjadi apabila kepatuhan hukum ada bukan oleh karena nilai instriknya, akan tetapi agar supaya keanggotaan kelompok tetap terjaga, serta ada hubungan baik dengan mereka yang memegang kekuasaan.
- c. “*Internalization*” dimana seseorang mematuhi hukum karena secara instriknya kepatuhan tadi mempunyai imbalan. Pusat kekuatan proses ini adalah kepercayaan warga masyarakat terhadap tujuan hukum, terlepas dari perasaan atau nilainya terhadap kelompok atau pemegang kekuasaan.

Menurut soerjono soekanto juga mengatakan bahwa kepatuhan dapat mengandung empat proses utama, yaitu: ¹⁰

- a. *Indoctrination*, yaitu orang yang mematuhi hukum karena diindoktrinasi untuk berbuat seperti yang dikehendaki oleh kaidah hukum tersebut.

⁹Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta : PT. Rajawali Grafindo Persada, 1982. hlm 236

¹⁰chaizi Nasucha, *Reformasi Administrasi Publik Teori dan Praktek*, Jakarta : PT. Gramedia,

Keadaan ini umumnya terjadi melalui proses sosialisasi sehingga orang mengetahui dan mematuhi kaedah hukum tersebut.

- b. *Habituation*, yaitu sikap lanjut dari proses sosialisasi diatas. Dimana dilakukan suatu sikap dan prilaku yang terus menerus dilakukan secara berulang-ulang sehingga menjadi suatu kebiasaan.
- c. *Utility*, yaitu orang yang cenderung untuk berbuat sesuatu karena memperoleh manfaat dari sikap yang dilakukannya. Orang akan mematuhi hukum karena merasakan kegunaan hukum untuk menciptakan keadaan yang diharapkan.
- d. *Group Identification*, yaitu kepatuhan hukum berdasarkan pada kebutuhan untuk mengadakan identifikasi dengan kelompok sosialnya. Kepatuhan terhadap hukum dianggap merupakan sarana yang paling tepat untuk mengadakan identifikasi tersebut.

Pokok penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya. Faktor-faktor yang ikut mempengaruhi penegakan hukum yaitu¹¹:

1. Faktor hukumnya sendiri yang didalam tulisan ini akan dibatasi pada Undang-undang saja.
2. Faktor penegakan hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.

¹¹Soerjono Soekanto, *Faktor-faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: Penerbit PT. Radja Grafindo Persada, 1979.hlm 8

4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta, dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Soerjono Soekanto juga menjelaskan bahwa derajat kepatuhan yang tertinggi apabila ketaatan itu timbul karena hukum yang berlaku adalah sesuai dengan nilai-nilai yang dianut. Ada suatu kecenderungan yang kuat dalam masyarakat, untuk mematuhi hukum oleh karena rasa takut terkena sanksi negatif apabila hukum itu dilanggar. Salah satu efek yang negatif adalah hukum tidak akan dipatuhi apabila tidak ada yang mengawasi pelaksanaannya secara ketat. Apabila tidak ada pengawasan, maka dianggap tidak ada hukum. Gejala inilah yang tampaknya berlaku bagi kehidupan berlalu-lintas di Indonesia. Keadaan yang demikian disebabkan oleh beberapa hal diantaranya¹² :

- a. Masyarakat mengartikan hukum sebagai petugas, sehingga baik atau buruknya hukum senantiasa tergantung pada pola perilaku nyata petugas yang menegakan hukum.
- b. Masih ada kecenderungan untuk lebih mementingkan penindakan.
- c. Kemampuan yang relatif rendah dalam penguasaan aturan-aturan lalu lintas dari sudut petugas dan tidak terlatih untuk menerapkan diskersi dengan benar apabila diperlukan.
- d. Persepsi penegak hukum lalu lintas bahwa mereka merupakan kelas sosial tersendiri dalam masyarakat

¹²Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum*, Jakarta : PT. Rajawali Grafindo Persada, 1982. hlm 70

2. Kerangka Konseptual

Kerangka konseptual memuat definisi-definisi yang dipergunakan sebagai batasan ruang lingkup dalam penulisan penelitian ini. Berikut ini mengenai batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Penegakan hukum merupakan suatu usaha untuk mewujudkan ide-ide keadilan, kepastian hukum dan kemanfaatan social menjadi kenyataan. Jadi penegakan hukum pada hakikatnya adalah proses dilakukannya upaya tegaknya atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman pelaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.
2. Menurut pasal 1 butir 12 Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum, yang dimaksud dengan Angkutan Khusus adalah Angkutan yang mempunyai asal dan/atau tujuan tetap, yang melayani antar jemput penumpang umum, antar jemput karyawan, pemukiman, dan simpul yang berbeda..
3. Menurut Pasal 1 angka 8 PP Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, yang dimaksud dengan trayek adalah lintasan kendaraan bermotor umum untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil penumpang atau mobil bus yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap, dan jenis kendaraan tetap serta berjadwal atau tidak berjadwal.

F. Metode Penelitian

1. Sifat penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian hukum yang bersifat deskriptif yaitu penelitian yang memperoleh data dari data primer yang didapat langsung sebagai sumber pertama dengan melalui penelitian lapangan, dilakukan dengan cara pengamatan dan wawancara¹³.

2. Metode Penelitian

Melalui pendekatan secara yuridis sosiologis artinya suatu pendekatan yang dilakukan dengan langsung ke lapangan. Mengkaji data yang didapat dilapangan baik dari wawancara maupun observasi. Dalam hal ini untuk mengetahui pelaksanaan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009 khusus nya tentang Angkutan Khusus yang Tidak mnemiliki Izin Trayek (Travel Liar)

3. Jenis dan Sumber data

1. Jenis data

Merupakan suatu keadaan yang meliputi gejala, peristiwa, dan lain-lain yang menggambarkan suatu hubungan antara unsur yang satu dengan unsur yang lain yang diketahui melalui hasil yang diperoleh secara langsung maupun tidak langsung sangat diperlukandalam melakukan suatu penelitian, maka dari itu data yang diperlukan :

¹³Bambang Sunggono, Metodologi Penelitian Hukum, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1997. Hlmn 37-38

a. Data primer

Data primer adalah Data yang diperoleh secara langsung dari hasil penelitian dilapangan bersumber dari pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan penelitian. Menggunakan teknik wawancara terstruktur yaitu dengan mempersiapkan pertanyaan terlebih dahulu, kemudian mewawancarai responden .

b. Data sekunder

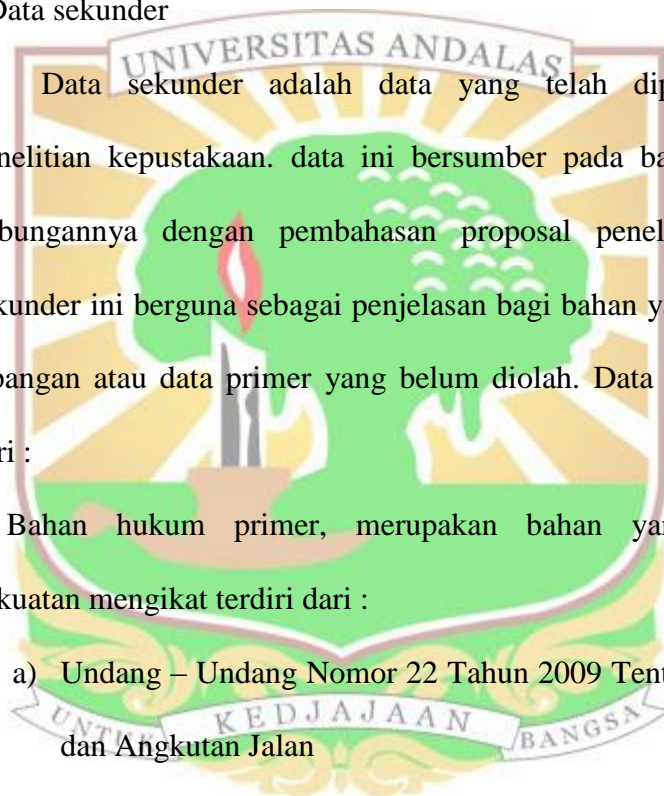
Data sekunder adalah data yang telah diperoleh dengan penelitian kepustakaan. data ini bersumber pada bacaan yang erat hubungannya dengan pembahasan proposal penelitian ini. Data sekunder ini berguna sebagai penjelasan bagi bahan yang didapat dari lapangan atau data primer yang belum diolah. Data sekunder terdiri dari :

1) Bahan hukum primer, merupakan bahan yang mempunyai kekuatan mengikat terdiri dari :

a) Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.

c) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.



- 2) Bahan hukum sekunder, merupakan bahan hukum yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, misalnya berupa buku-buku, jurnal hukum, buku ajar dosen, hasil-hasil penelitian, Koran dan majalah yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas.
- 3) Bahan hukum tertier, merupakan bahan-bahan yang memberi petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder misalnya Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kamus-kamus (hukum), ensiklopedia, indeks komulatif dan sebagainya¹⁴.

2. Sumber data

a. Studi Lapangan

Data yang didapat merupakan hasil penelitian langsung dilapangan seperti mengambil data pada instansi terkait yang berhubungan dengan penelitian ini.

b. Studi Kepustakaan

Data yang didapat merupakan hasil penelitian yang bersumber dari kepustakaan meliputi data yang ada pada peraturan perundang-undangan yang terkait dan buku-buku hukum.

¹⁴*Ibid*, hlm113-114

4. Teknik pengumpulan data

a. Studi dokumen

Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan-bahan hukum primer dan bahan-bahan hukum sekunder, setiap bahan hukum itu harus diperiksa ulang *validitas* dan *realibilitasnya*, sebab ini sangat menentukan hasil suatu penelitian. Alat pengumpulan data yang dilakukan dengan data tertulis. Data yang diperoleh langsung dari lapangan berupa data seperti dokumen tentang angka pelanggaran terhadap angkutan khusus tanpa izin trayek.

b. Wawancara

Merupakan metode pengumpulan data yang menghendaki langsung antara pewawancara dengan sipenjawab (responden). Dalam hal ini memakai wawancara terstruktur, di mana pertanyaan dan alternatif jawaban yang diberikan kepada responden telah ditetapkan terlebih dahulu oleh pewawancara. Keuntungan wawancara sejenis ini adalah memudahkan analisa serta proses interview lebih terarah dan sistematis.¹⁵

Data akan didapatkan dengan cara wawancara dengan mewawancarai beberapa orang anggota Satlantas Polresta Padang dan Dinas Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (DLLAJ) kota Padang. Serta pengemudi travel liar.

¹⁵Sugiyono, *Metode Penelitian Kualitatif dan R&D*, Bandung : Alabeta, 2006. hlm 262-263

c. Pengamatan/observasi

Observasi merupakan metode pengumpulan data yang menggunakan pengamatan terhadap obyek penelitian tanpa ada pertolongan alat standar lain untuk keperluan tersebut. Pengamatan dilakukan dengan terjun langsung ke jalan dengan mengamati beberapa tempat yang menjadi daerah operasi travel liar di kota padang seperti disekitar mesjid Muhamadiyah Pasar raya, daerah Teluk bayur, Simpang Labor, daerah air tawar depan Universitas negeri Padang (UNP), dan Stasiun kereta api tabing.

5. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan obyek dengan ciri yang sama. Populasi dapat berupa himpunan orang, benda (Hidup atau Mati), kejadian, kasus-kasus, waktu atau tempat dengan tempat atau ciri yang sama¹⁶. Pada penelitian ini populasi yang diambil adalah seluruh pihak dari instansi terkait yang berhubungan dengan penegakan peraturan lalu lintas .

Sampel adalah himpunan bagian atau sebagian dari populasi. Dalam suatu penelitian, pada umumnya observasi dilakukan tidak terhadap populasi, akan tetapi dilaksanakan pada sampel¹⁷. Penetapan sampel berdasarkan pada pengambilan data melalui *Purposive sampling* yaitu kesempatan seluruh populasi tidak sama untuk terpilih sebagai sampel. Sampel yang dipilih berdasarkan pertimbangan dari peneliti, sesuai dengan efektivitas dan

¹⁶*Op.Cit.* hlm 118

¹⁷Bambang Sunggono, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 1997. hlm 119

efisiensi dari sampel. Dengan demikian peneliti menentukan sendiri sampel mana yang dianggap dapat mewakili populasi.

6. Pengolahan dan Analisis data

a) Pengolahan data

Data yang diperoleh setelah penelitian diolah melalui proses *editing*, kegiatan ini dilakukan dengan meneliti kembali, mengoreksi atau melakukan pengecekan terhadap hasil penelitian yang penulis lakukan sehingga tersusun dan akhirnya melahirkan suatu kesimpulan. Setelah melakukan proses *editing*, data tersebut juga akan di proses dalam bentuk *tabulating*, yaitu menggabungkan dan memasukan data menjadi berbentuk tabel-tabel.

b) Analisis data

Setelah data diperoleh dan dikumpulkan dari penelitian, maka dalam menganalisis data tersebut dilakukan analisa secara kualitatif . Dengan mempelajari hasil penelitian baik yang berupa data statistik kriminal dan data hasil observasi yang kemudian dijabarkan dan disusun secara sistematis dalam bentuk skripsi.