

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi. Sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Era globalisasi saat ini menuntut manusia untuk mempunyai mobilitas yang tinggi, khususnya pada daerah perkotaan yang masyarakatnya setiap hari selalu bepergian dari satu tempat ke tempat lain untuk memenuhi kebutuhan hidupnya seperti pergi ke kantor untuk bekerja, pergi ke sekolah, kuliah, dan melakukan aktivitas lainnya. Tanpa adanya aktifitas lalu lintas, dapat dibayangkan bagaimana sulitnya kita untuk menuju tempat pekerjaan atau melakukan pekerjaan yang berhubungan dengan penggunaan jalan raya. Tidak ada satu pun pekerjaan yang tidak luput dari penggunaan lalu lintas.

Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang dari dan ke seluruh pelosok tanah air bahkan dari dan ke luar negeri. Disamping itu transportasi

juga berperan sebagai penunjang, pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah yang berpotensi namun belum berkembang dalam upaya peningkatan dan pemerataan pembangunan serta hasil-hasilnya.¹

Pada periode Tahun 2010-2014 terdapat peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi yaitu berjumlah 10,39% per tahun. Peningkatan jumlah kendaraan terjadi pada semua jenis kendaraan setiap tahunnya, dari jumlah tersebut diketahui kenaikan jumlah kendaraan bermotor yang paling tinggi terjadi pada sepeda motor dengan jumlah 11,08% per tahun diikuti kemudian oleh mobil penumpang, mobil barang dan bis masing-masing 9,11%, 7,39% dan 1,61% per tahun.²

Jumlah kendaraan bermotor yang meningkat setiap tahun tersebut tentu membawa dampak terhadap kapasitas daya tampung jalan dan aktifitas masyarakat di jalan raya untuk berlalu lintas. Besarnya aktifitas tersebut bukan tanpa masalah. Masalah lalu lintas yang dihadapi dewasa ini, terutama di kota besar antara lain disebabkan karena meningkatnya sarana angkutan yang tidak diimbangi dengan penyediaan prasarana jalan raya yang memadai, serta pengaturan arus lalu lintas yang kurang baik.

Sementara itu, jumlah kendaraan yang menggunakan fasilitas jalan raya terus meningkat, maka kemacetan dan kecelakaan lalu lintas dapat dikatakan rutin

¹ C.S.T. Kansil, dkk, *Disiplin Berlalu Lintas di Jalan Raya*, P.T. Rineka Cipta, Jakarta 1995, hlm. 4.

² Statistik Transportasi Darat 2014 <http://www.bps.go.id> Diakses Tanggal 16 Mei 2016 Jam 16:23 WIB

terjadi di kota-kota besar. Keadaan ini semakin rawan karena mentalitas pemakai jalan raya kurang disiplin dan kurang bertanggung jawab.³

Beberapa peraturan yang mengatur aktifitas lalu lintas di Indonesia diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dan Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP). Dalam Pasal 1 ayat (24) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

Kemudian gerak kendaraan yang sudah terlalu banyak tersebut menimbulkan kendala padatnya moda kendaraan dalam berlalu lintas, lemahnya pengaturan dan rekayasa lalu lintas dapat menyebabkan terjadinya peristiwa-peristiwa yang merugikan manusia. Peristiwa tersebut dinamakan dengan kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Salah satu faktor utama penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas adalah manusia itu sendiri, karena masih rendahnya kesadaran masyarakat akan pentingnya berkendara dengan aman dan selamat, hal ini dapat dilihat dari kecerobohan atau kealpaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya dan kecenderungan para pengemudi angkutan umum maupun kendaraan pribadi untuk

³Soerjono Soekanto, *Polisi Dan Lalu Lintas*. Bandung: Mandar Maju, 1990, hlm. 7-8

mengambil jalan pintas dengan tujuan agar laju kendaraannya tidak tersendat atau terjebak kemacetan dan mengejar waktu.

Dalam ketentuan Pasal 359 dan 360 KUHP mengenai masalah kealpaan disebutkan bahwa apabila kealpaan atau kelalaian pengemudi mengakibatkan orang lain atau korban meninggal dunia dapat di ancam hukuman pidana penjara paling lama 5 tahun dan kurungan paling lama 1 tahun. Sesuai dengan ketentuan pidana diatas, maka juga dapat terjadi dalam konteks lalu lintas.

Dalam hal terjadinya peristiwa lalu lintas seperti kecelakaan yang menyebabkan orang lain meninggal dunia, peristiwa hukum ini dapat juga dikategorikan sebagai kelalain yang menyebabkan orang lain meninggal dunia. Dalam Pasal 229 ayat (1) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas di golongan atas kecelakaan lalu lintas ringan, sedang, dan berat. Dalam Pasal 310 ayat (4) Undang-Undang *a quo* dijelaskan bahwa dalam hal kecelakaan yang mengakibatkan orang lain meninggal dunia, di pidana paling lama 6 tahun atau denda paling banyak Rp 12.000.000,00 (dua belas juta Rupiah).

Aturan dan ancaman hukuman yang diterapkan tersebut seperti ini tidak membuat pengemudi kendaraan bermotor merasa takut. Hal itu dapat dilihat karena di media cetak maupun elektronik sering dijumpai berita tentang kecelakaan angkutan umum yang kecelakaan tersebut hampir selalu memakan korban jiwa. Sangat ironis angkutan umum yang seharusnya memberikan pelayanan jasa transportasi yang nyaman dan lebih aman justru belakangan menjadi penyumbang terbesar dalam kasus kecelakaan.

Data dalam Rencana Umum Jaringan Transportasi Jalan (RUJTJ) Kota Padang Tahun 2004-2013 menunjukkan bahwa penggunaan moda transportasi angkutan umum mengalami penurunan dimana pada tahun 2004 berjumlah 53% dari seluruh perjalanan dan dari tahun 2005 - 2010 turun menjadi 45,47%. Sedangkan penggunaan kendaraan pribadi meningkat tajam dari 47% pada tahun 2005 menjadi 54,53% pada tahun 2010. Kondisi ini menimbulkan potensi kemacetan yang tinggi, pemborosan BBM, peningkatan polusi, dan angka kecelakaan yang tinggi.⁴

Upaya yang dilakukan oleh pengemudi angkutan umum di Kota Padang yang disebut sopir angkutan kota disingkat sopir angkot memodifikasi angkutan kota baik interior dalam maupun luarnya seperti memasang stiker sampai speker yang berlebihan untuk menarik penumpang. Karena dewasa ini anak sekolah kebanyakan lebih memilih terlambat datang atau pulang sekolah untuk menunggu angkot yang sudah dimodifikasi sedemikian rupa, bahkan ada sebagian yang sengaja tidak naik angkutan umum yang dikemudikan oleh supir yang tua dan lebih menyukai supir angkot tersebut adalah anak muda karena bisa melaju dengan cepat.

Alasan penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang ini dikarenakan penulis sering menemukan pengemudi angkutan umum yang ugal-ugalan di jalan dalam mencari penumpang. Selama rutinitas sehari-hari perjalanan penulis pergi kuliah dari Pasar Usang Kecamatan Batang Anai menuju kampus Universitas Andalas, penulis pernah beberapa kali mengalami sendiri tindakan ugal-ugalan

⁴Pengembangan Transportasi Massal di Kota Padang dan Sekitarnya <http://www.instran.org> Diakses Tanggal 18 Mei Jam 20.00 WIB

dari sopir angkutan umum , dimana saat penulis membawa motor dengan kecepatan rata-rata, pengemudi angkutan umum yang berada dibelakang kendaraan penulis melaju dengan kecepatan tinggi karena ingin mendahului penulis. Saat motor penulis sudah didahului oleh pengemudi angkutan umum tersebut. Pengemudi mobil angkutan umum tersebut langsung menyalip dan berhenti mendadak didepan penulis.Selain itu, penulis sering melihat pengemudi angkutan umum yang menaikkan dan menurunkan penumpang di sembarang tempat.

Warga Padang Barat, Padang , Sumatera Barat mengeluhkan ulah sopir angkot jurusan Pasar Raya-Lubuak Buaya yang dinilai sering ugol-ugalan di jalan raya, selain ugol-ugalan warga juga curiga para pengemudi tidak memiliki Surat Ijin Mengemudi (SIM) karena sebagian besar sopirnya terlihat masih anak-anak. Berdasarkan keterangan Arya 45 tahun, sopir angkot jurusan pasar raya-tabiang mengakui saat ini banyak pengemudi angkot yang dikemudikan oleh sopir tembak alias tidak memiliki SIM.⁵

Dalam Pasal 77 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di Jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis Kendaraan Bermotor yang dikemudikan. Surat Izin Mengemudi tersebut terdiri atas 2 (dua) jenis:

- a. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Perseorangan; dan
- b. Surat Izin Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum

⁵Dikeluhkan Warga, Sopir Ugol-ugalan Di Padang <https://minangkabaunews.com>
Di akses 18 Mei 2016 Jam 20.00 WIB

Untuk sopir angkutan umum maka pengemudi harus memiliki Surat Mengemudi Kendaraan Bermotor Umum. Dimana dalam Pasal 82 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan, Surat Izin Mengemudi Kendaraan Umum digolongkan menjadi :

- a. Surat Izin Mengemudi A Umum
- b. Surat Izin Mengemudi B I Umum
- c. Surat Izin Mengemudi B II Umum

Dalam Pasal 82 huruf a Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, menyebutkan bahwa Surat Izin Mengemudi A Umum berlaku untuk mengemudikan kendaraan bermotor umum dan barang dengan jumlah berat yang diperbolehkan tidak lebih 3.500 (tiga ribu lima ratus) kilogram.

Berdasarkan data yang dirilis oleh media online di Kota Padang inilah.com, pada bulan Agustus Tahun 2011, Satuan Lalu Lintas Polresta Padang melakukan razia di beberapa wilayah di Kota Padang. Dari hasil razia tersebut sekitar 65 persen sopir angkutan umum tidak memiliki SIM A Umum. Kasat Lantas Polresta Padang Kompol Andiyatna didampingi Kaurbin Ops Sat Lantas, Iptu Alkadri menuturkan, dari hasil razia tersebut, Satlantas selalu menemukan pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum, rata-rata pengemudi hanya memiliki SIM A Pribadi, yang semestinya bukan untuk pengemudi angkutan umum.⁶

Berdasarkan praktek dilapangan bisa dilihat dari hasil razia yang disebutkan di atas bahwa, lebih dari setengah jumlah pengemudi angkutan umum

⁶65 Persen Sopir di Padang Tak Punya SIM HTTP://m.inilah.com Diakses Tanggal 21 Mei 2016 Jam 15.20 WIB

di kota Padang tidak memiliki SIM A Umum yang artinya tidak memiliki kompeten dalam membawa angkutan umum. Hal ini masih jauh dari tujuan diselenggarakannya Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan:

- a. terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa;
- b. terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa; dan
- c. terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas, maka dalam penulisan skripsi ini Penulis tertarik mengambil judul : **PENEGAKAN HUKUM OLEH SATLANTAS TERHADAP PENGEMUDI ANGKUTAN UMUM YANG TIDAK MEMILIKI SIM A UMUM(Studi Kasus di Polresta Kota Padang).**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian tersebut di atas, maka dirumuskan suatu permasalahan sebagai berikut:

- a. Bagaimanakah pengawasan bagi pengemudi yang dilakukan oleh satlantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum?

- b. Apa saja hambatan yang ditemui dalam rangka penegakan hukum terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum?
- c. Bagaimana upaya mengatasi hambatan dalam penegakan hukum terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum?

C. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang ingin penulis capai dalam penulisan skripsi ini antara lain:

- a. Untuk mengetahui penegakan hukum yang dilakukan oleh satlantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.
- b. Untuk mengetahui hambatan apa saja yang ditemui dalam rangka penegakan hukum terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.
- c. Untuk mengetahui terobosan kelembagaan dan upaya-upayapreventif apa saja yang dilakukan dalam hal mengatasi hambatan penegakan hukum terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.

D. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis

- a. Menambah pengetahuan wawasan dan pemahaman dalam penulisan karya ilmiah, dimana merupakan sarana untuk

memaparkan dan memantapkan ilmu pengetahuan yang telah diperoleh dalam masa perkuliahan.

- b. Dapat menjadi bahan kajian lebih lanjut demi kepentingan ilmu pengetahuan hukum khususnya dalam bidang hukum pidana, menyangkut penegakan hukum oleh sat Lantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.

Selain itu penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan masukan bagi penyempurnaan dalam prakteknya dimana hal demikian telah tercapai secara maksimal karena faktor-faktor tertentu berdasarkan materi hukum baik dalam undang-undang (bahan hukum primer) maupun sumber-sumber kepustakaan (bahan hukum sekunder), sehingga dapat menjadikan suatu ilmu pengetahuan bagi penulis dari hasil penelitian ini.

- c. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan peranan bagi perkembangan teoritis dalam lingkup Hukum Pidana.

2. Secara Praktis

- a. Guna memenuhi salah satu persyaratan untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- b. Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan untuk menambah pengetahuan penulis tentang bagaimana penegakan hukum yang dilakukan oleh sat Lantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.



- c. Untuk memberikan sumbangan pemikiran bagi para pembaca dan agarmasyarakat mengetahui tentang hambatan-hambatan yang ditemui oleh penegakhukum dalam penegakan hukum.

E. Kerangka Teoritis dan Konseptual

1. Kerangka Teoritis

a. Teori Penegakan Hukum

Sistem Peradilan Pidana dikenal dengan istilah *Criminal JusticeSystem* yang melibatkan kepolisian, kejaksaan dan kehakiman. Ketiga instansi ini harus menjaga keutuhan dan keamanan supremasi hukum, jika tidak maka parade keprihatinan akan terus menjadi keprihatinan kita. Penegakan hukum sebagai suatu proses pada hakekatnya merupakan penerapan diskresi yang menyangkut pembuatan keputusan yang tidak secara ketat diatur oleh kaedah hukum akan tetapimempunyai unsur penilaian pribadi.

Dapat dikatakan bahwa penegakan hukum bukanlah semata-mata berarti pelaksanaan perundang-undangan, walaupun di dalam kenyataan di Indonesia kecenderungannya adalah demikian sehingga pengertian *law enforcement* begitu populer. Masalah pokok daripada penegakan hukum sebenarnya terletak pada faktor-faktor yang mungkin mempengaruhinya.

Faktor-faktor tersebut adalah :

- a) Faktor hukumnya sendiri,
- b) Faktor penegak hukum, yaitu pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum,

- c) Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum,
- d) Faktor masyarakat, yaitu lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan,
- e) Faktor kebudayaan, yaitu sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia dalam pergaulan hidup.⁷

b. Faktor-faktor yang menyebabkan seseorang patuh terhadap hukum

Dalam kehidupan sehari-hari, masyarakat dan hukum tak akan dapat dipisahkan. Manusia saling berinteraksi dengan manusia yang lainnya didalam suatu wadah yang dinamakan masyarakat. Untuk mengatur interaksi antar manusia dalam masyarakat dibutuhkan hukum yang menjamin kepentingan masing-masing individu dan harus dipatuhi oleh individu tersebut. Menurut Soerjono Soekanto, ada empat faktor yang menyebabkan seseorang didalam masyarakat mematuhi hukum⁸ :

1. *Compliance*

Dalam faktor ini orang patuh kepada hukum karena didasarkan pada harapan akan suatu imbalan atau sebagai usaha untuk menghindar diri dari sanksi atau hukuman yang mungkin dijatuhkan manakala hukum dilanggar. Kepatuhan ini sama sekali tidak didasarkan pada suatu keyakinan akan tujuan hukum, akan tetapi lebih ditekankan kepada system

⁷Soerjono Soekanto, *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo, 2007, hlm. 8.

⁸ Radisman F.S Sumbayak. *Beberapa Pemikiran Ke arah Pemantapan Penegakan Hukum*. Ind-Hill, Co'85. hlm. 36.

pengendalian dari pemegang kekuasaan. Sebagai salah satu akibatnya ialah kepatuhan hukum baru ada manakala ada yang mengawasi pelaksanaan hukum itu secara ketat.

2. *Identification*

Dalam faktor ini seseorang mematuhi hukum karena identifikasi, maksudnya seseorang mematuhi hukum bukan nilai yang sesungguhnya dari kaidah itu, akan tetapi ingin memelihara hubungan dengan warga-warga lainnya yang sekelompok, atau yang ingin dipelihara adalah hubungan dengan pemimpin-pemimpin kelompok. Kepatuhan karena ingin memelihara hubungan baik dengan kelompok biasanya dijumpai pada masyarakat *homogeny* dan tradisional dimana alat pengendalian sosial berfungsi dan berperan dengan ketat.

3. *Internalization*

Dalam faktor ini orang patuh pada hukum karena kaedah-kaedah hukum itu ternyata sesuai dengan nilai-nilai yang menjadi pegangan warga masyarakat. Ini berarti bahwa para warga masyarakat mematuhi hukum atas dasar alasan-alasan yang mendalam, yakni adanya penjiwaan dari kaidah tadi dalam diri mereka.

4. Kepentingan-kepentingan warga masyarakat terlindungi oleh hukum. Bahwa hukum yang baik dan biasanya dipatuhi masyarakat adalah hukum yang berisikan nilai-nilai yang



tumbuh dalam masyarakat, dalam arti dapat mengatur kepentingan-kepentingan warga masyarakat. Hal ini berarti bahwa orang patuh pada hukum karena kepentingan-kepentingan dilindungi dan dijamin oleh hukum.

2. Kerangka Konseptual

Untuk menghindari kerancuan dan kekaburan dalam arti pengertian, adapun konsep-konsep yang penulis maksud meliputi hal-hal sebagai berikut:

- a. Penegakan hukum adalah proses dilakukannya upaya untuk tegak atau berfungsinya norma-norma hukum secara nyata sebagai pedoman perilaku dalam lalu lintas atau hubungan-hubungan hukum dalam kehidupan bermasyarakat dan bernegara.⁹
- b. Satuan lalu lintas (Satlantas)

Pasal 1 angka 20 Peraturan Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia tentang Susunan Organisasi Dan Tata Kerja Pada Tingkat Kepolisian Resort Dan Kepolisian Sektor :

Satuan Lalu Lintas yang selanjutnya disebut Satlantas adalah unsur pelaksana tugas pokok fungsi lalu lintas pada tingkat Polres yang berada di bawah Kapolres.

⁹Penegakan Hukum <http://www.jimly.com> Diakses Tanggal 17 Mei Jam 23.50

c. Pengemudi

Pasal 1 angka 23 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pengemudi adalah orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di jalan yang telah memiliki Surat Izin Mengemudi.

d. Angkutan

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan. Dalam pasal 138 ayat (1) disebutkan bahwa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau.

F. Metode Penelitian

1. Pendekatan Masalah

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis empiris, yaitu pendekatan yang melihat atau mengkaji ketentuan hukum yang berlaku dan kemudian membandingkannya dengan apa yang terjadi dilapangan atau di tengah masyarakat.¹⁰ Pendekatan yuridis empiris digunakan untuk melihat aspek-aspek hukum berinteraksi sosial dalam masyarakat. Kegunaannya adalah untuk mengetahui bagaimana hukum itu dilaksanakan termasuk proses penegakan hukum.

2. Sifat Penelitian

¹⁰ Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta:Raja Grafindo Persada, 2010, hlm. 135.

Penelitian ini bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang sifatnya berusaha menggambarkan dan menganalisis objek penelitian mengenai Penegakan Hukum Oleh Satlantas Terhadap Pengemudi Angkutan Umum yang Tidak Memiliki SIM A Umum.

3. Sumber dan Jenis Data

Penelitian ini menggunakan 2 sumber data, yaitu :

a. Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dilapangan melalui wawancara terhadap para pihak yang berkaitan dengan permasalahan dalam penelitian ini.

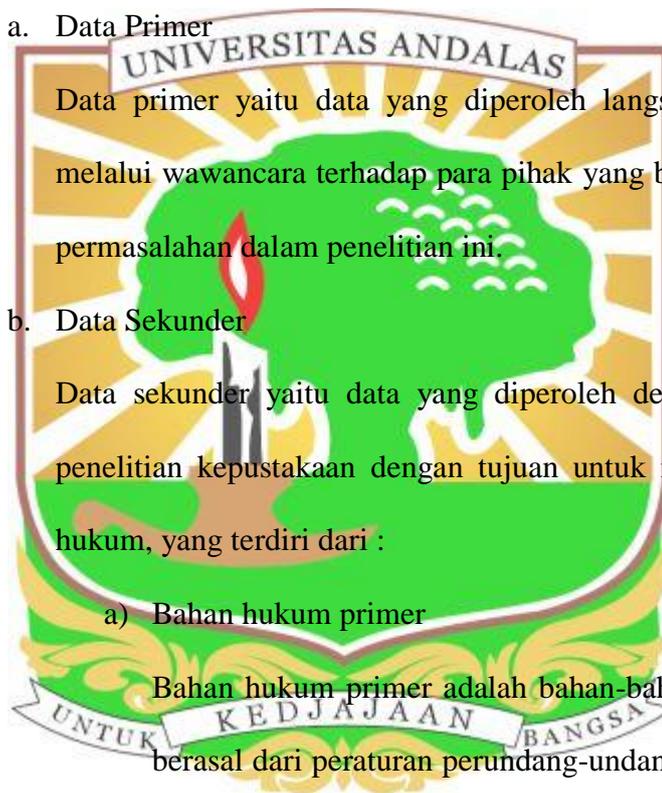
b. Data Sekunder

Data sekunder yaitu data yang diperoleh dengan melalukan penelitian kepustakaan dengan tujuan untuk mendapat bahan hukum, yang terdiri dari :

a) Bahan hukum primer

Bahan hukum primer adalah bahan-bahan hukum yang berasal dari peraturan perundang-undangan yang terkait dengan objek penelitian yang dibahas. Bahan hukum yang berkaitan dengan pokok permasalahan, antara lain: KUHP dan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

b) Bahan hukum sekunder



Merupakan bahan hukum yang memberi penjelasan mengenai bahan hukum primer yang berupa tulisan-tulisan yang terkait hasil penelitian dan berbagai kepustakaan di bidang hukum. Bahan hukum sekunder yang digunakan adalah buku-buku, jurnal, makalah-makalah, serta karya ilmiah lainnya yang berkaitan dengan tujuan penelitian.

c) Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan hukum yang memberikan informasi dan petunjuk terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Dalam penelitian ini, bahan hukum tersiernya berupa Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus hukum serta Ensiklopedia.

3. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang akurat dan relevan dengan topik, maka penulis menggunakan teknik pengumpulan data sebagai berikut:

a. Study dokumen

melalui kajian literatur/kepustakaan, dokumen peraturan perundang-undangan, surat-surat keputusan dan sumber tertulis lainnya yang ada kaitannya dengan kebutuhan data dan informasi dalam penelitian ini.

b. Wawancara dengan responden

Metode wawancara digunakan dengan pertanyaan dan wawancara yang diajukan secara verbal, artinya wawancara bukan semata-mata merupakan proses tukar menukar pembicaraan, tetapi merupakan proses untuk mendapatkan informasi dan wawancara tidak terbatas pada dua orang saja (dapat lebih jumlahnya). Teknik wawancara dilakukan dengan wawancara langsung dengan cara mendengarkan dan mencatat hasil wawancara.

4. Pengolahan dan Analisi Data

a. Pengolahan Data

Data yang telah diperoleh dalam penelitian ini diolah dengan proses merapikan (*editing*). Kegiatan editing ini dilakukan untuk meneliti kembalidan mengoreksi atau melakukan pengecekan terhadap hasil penelitian yang penulis lakukan sehingga akan tersusun dan akan didapat suatu kesimpulan.

b. Analisis Data

Dalam mengolah data digunakan analisis kualitatif, yaitu analisis dengan menggambarkan data yang diperoleh dengan menjawab dan memecahkan setiap masalah-masalah atau pertanyaan berdasarkan teori-teori baik yang ada dalam buku, peraturan perundang-undangan maupun data-data yang diperoleh dari studi lapangan tentang penegakan hukum oleh Satlantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.



G.Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman, maka kerangka dibagi menjadi IV bab yang terdiri dari:

BAB I : PENDAHULUAN

Merupakan bab awal yang menjadi dasar dalam pembahasan bab-bab berikutnya. Dalam bab ini memberikan gambaran secara umum dan menyeluruh tentang pokok permasalahan yang akan dibahas dalam penulisan ini, meliputi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode yang digunakan dalam penelitian ini serta sistematika penulisan. Latar belakang masalah merupakan kerangka pemikiran peneliti dalam merumuskan masalah. Tujuan penelitian merupakan suatu yang hendak dicapai dalam proses penelitian. Manfaat penelitian adalah suatu keinginan dari peneliti agar dapat memberikan pengembangan ilmu pengetahuan dalam praktek hukum.

BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan tinjauan umum yang di dalamnya menjelaskan tentang tinjauan umum pengertian dari penegakan hukum oleh Satlantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum. Tinjauan umum tentang faktor-faktor yang menghambat penegakan hukum oleh Satlantas terhadap pengemudi angkutan umum.

BAB III : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini menguraikan tentang hasil penelitian dan pembahasan bentuk penegakan hukum yang dilakukan oleh satlantas terhadap pengemudi angkutan umum yang tidak memiliki SIM A Umum.

BAB IV: KESIMPULAN DAN SARAN

Merupakan bagian terakhir berisi kesimpulan dari pembahasan yang telah diuraikan dalam bab-bab sebelumnya dan juga berisikan saran-saran. Sehinggamelalui kesimpulan dan saran ini pembaca memahami proposal ini.

