

**KEPATUHAN SUPIR APB TERHADAP
PELAKSANAAN UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG
UNDANG-UNDANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN
JALAN DI TERMINAL KLENDER**



Yulia Najeges

4115137050

**Skripsi ini Ditulis untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan dalam mendapatkan Gelar
Sarjana Pendidikan**

PENDIDIKAN PANCASILA DAN KEWARGANEGARAAN

FAKULTAS ILMU SOSIAL

UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

2017

ABSTRAK

YULIA NAJEGES. Kepatuhan Supir APB terhadap Pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Terminal Klender, Jakarta Timur. Skripsi, Jakarta: Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan. Fakultas Ilmu Sosial. Universitas Negeri Jakarta 2017.

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi dan data empiric mengenai kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Di Terminal Klender, Jakarta Timur. Pernalalahan dalam penelitian ini adalah pelanggaran yang dilakukan supir terhadap aturan yang tertera di dalam Pasal 126 tentang aturan menurunkan dan menaikkan penumpang di halte, terminal, berhenti sesuai dengan rambu atau marka jalan, dan terhadap pengoperasian izin trayek. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Pengumpulan data dilakukan dengan observasi partisipan, wawancara dan studi dokumentasi. Key Informan dalam penelitian ini adalah Kepala Terminal, 9 informan supir, 2 informan penumpang, dan Ekspert Opinion Umbul Gunawan selaku Kepala Bidang Angkutan Darat Sudin Perhubungan.

Melalui catatan lapangan, triangulasi, dan auditing, teknik analisis data yang digunakan adalah mencari, mengumpulkan, dan menginterpretasikan data yang telah diperoleh, mengolah, dan menganalisis secara deskriptif kemudian dibuat kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya ketidakpatuhan supir terhadap aturan yang tertera di Pasal 126 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu supir *ngetem* di tempat yang tidak ditentukan, pelanggaran terhadap rambu lalu lintas serta marka jalan, menaikkan dan menurunkan penumpang tidak di halte dan terminal, pengoperasian trayek tidak sesuai dengan perizinan trayek dengan alasan luas dan posisi terminal, kurang kesadaran penumpang, minimnya jumlah dan letak halte, serta tidak terdapatnya penumpang di beberapa jalur trayek.

Berdasarkan hasil penelitian yang diperoleh di lapangan, dapat ditarik kesimpulan bahwa kepatuhan supir masih berdasarkan pengawasan atau hukuman yang berlaku.

Kata Kunci: Kepatuhan, Pelanggaran, Trayek

ABSTRACT

Yulia Najeges. Obedience APB's driver to implementation constitution of traffic and road transport No. 22 of 2009 at Klender's Station, East Jakarta. Skripsi, Jakarta: Civic Education, Social Science Faculty, State University Of Jakarta 2017.

The purpose of the research are to get information and empirical data about Obedience APB's driver to implementation constitution of traffic and road transport No. 22 of 2009 at Klender's Station, East Jakarta. The trouble of the research is the offense in the 126's clause about station, stop, shelter and route. The methode of the research is qualitative and took a data from observation pasticicipant, interview and study documentation. Key Informan is the head of station in Klender, informan are 9 APB's driver, 2 APB's passenger and the head of transportation and operasional in Sudin East Jakarta with field notes, triangulation, auditing, data analysis technique to use searching, collecting, and interpreting data that has been obtained, processed, and analysis then made conclusions.

The result of the research shows that the driver's disobedience to the rules 126's clause constitution of traffic and road trasnport No. 22 of 2009 driver *ngetem* in unspecified places, violation of traffic signs and road markings, raise and lower passengers not at bus stops and terminals, route operation is not in accordance with route permissions for reasons of the area and terminal position , Lack of awareness of passengers, the lack of number and location of shelters, and the absence of passengers in several routes.

Based on the results of research obtained in the field, it can be concluded that the compliance of the driver is still based on supervision or punishment in force.

Key: Obedience, Offense, Route



Building
Future
Leaders

**KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA
FAKULTAS ILMU SOSIAL**

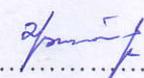
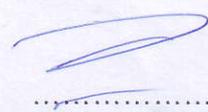
Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telp. (62-21) 29266139, 29266138, 4890046 Ext. 203, 47882930, 4890108, 4753655,
Fax. (62-21) 47882930, 4753655

LEMBAR PENGESAHAN SKRIPSI

**Penanggung Jawab/Dekan Fakultas Ilmu Sosial
Universitas Negeri Jakarta**

Dr. Muhammad Zid, M.Si.
NIP. 196304121994031002

TIM PENGUJI

No.	Nama	Tanda Tangan	Tanggal
1.	<u>Drs. Suhadi, M.Si</u> Ketua		2/8-17
2.	<u>Dwi Afrimetty, S.H, M.H</u> Sekretaris		1/8-17
3.	<u>Yasnita Yasin, S.Pd., M.Si.</u> Pembimbing I		1/8-17
4.	<u>Dr. Tjipto Sumadi, M.Si., M.Pd.</u> Pembimbing II		1/8-17
5.	<u>Dr. Sarkadi, M.Si</u> Penguji Ahli		2/8-17

Tanggal Lulus: 27 Juli 2017

LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan benar.

Nama : Yulia Najeges

No. Registerasi : 4115137050

Tanda tangan :



Tanggal : 06 Juli 2017

**PERNYATAAN PERSEJUAN PUBLIKASI SKRIPSI UNTUK
KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai civitas akademika Universitas Negeri Jakarta, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yulia Najeges
No. Registrasi : 4115137050
Program Studi : Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan
Fakultas : Ilmu Sosial
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Negeri Jakarta Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (*Non - Exclusive Royalti Free Right*) atas skripsi yang berjudul:

**Kepatuhan Supir APB terhadap pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang
Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Terminal Klender**

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif ini Universitas Negeri Jakarta berhak menyimpan, mengalih media/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*data base*), merawat, mempublikasikan skripsi saya selama saya tetap mencantumkan nama saya sebagai peneliti dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya.

Dibuat di Jakarta

Pada tanggal 06 Juli 2017

Yang menyatakan

Yulia Najeges
4115137050

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Laa hawla wa laa quwwata illa billah

“Tiada daya dan tiada kekuatan melainkan dengan pertolongan Allah Yang Maha Tinggi dan Maha Agung”

Fa-inna ma'al 'usri yusran

“Karena sesungguhnya, sesudah kesulitan itu ada kemudahan”

Kupersembahkan karya sederhana ini untuk kedua orang tuaku yaitu Ibu dan Ayah yang senantiasa membimbing serta mendidikku dengan kasih sayang serta doa-doa yang terurai indah sejak kecil dan sampai kapanpun, juga adik-adikku yang selalu memberikan semangat lewat canda dan sayangnya.

KATA PENGANTAR

Dengan nama Allah yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang, Syukur Alhamdulillah peneliti ucapkan kehadiran Allah SWT karena dengan rahmatnya peneliti dapat menyelesaikan skripsi dengan segala kemampuan dan keterbatasan yang ada. Teriring shalawat serta salam senantiasa selalu tercurahkan kepada suri tauladan umat manusia baginda Nabi Muhammad SAW yang memang telah menuntun umat manusia dari jaman jahilliyah ke jaman ukhwah islamiyah. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu persyaratan dalam mendapatkan gelar Sarjana Pendidikan (S.Pd) pada program studi PPKN, Fakultas Ilmu Sosial, Universitas Negeri Jakarta. Dalam pelaksanaan penyusunan skripsi ini peneliti banyak mengalami hambatan. Namun, berkat dukungan, bantuan, bimbingan, dan arahan dari berbagai pihak akhirnya dapat teratasi walaupun masih ada kekurangan

Oleh sebab itu dalam kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan terimakasih yang tulus kepada Bapak Dr. Muhammad Zid, M.Si selaku dekan Fakultas Ilmu Sosial, Bapak Drs. H. Suhadi, M.Si selaku koordinator program studi PPKn, ibu dan bapak dosen pembimbing yaitu Ibu Yasnita Yasin, S.Pd., M.Si. selaku pembimbing 1 yang selalu memberikan motivasi, pengalaman dan arahan dalam membimbing peneliti untuk penyelesaian skripsi serta Bapak Dr. Tjipto Sumadi, M.Si, M. Pd. selaku Dosen Pembimbing II yang senantiasa membimbing dengan ketulusan dan sabarnya dengan segala hal-hal yang mendetail terhadap skripsi ini.

Terimakasih juga tak lupa peneliti ucapkan kepada informan yaitu supir-supir APB serta penumpang yaitu bapak Suprajat dan Lili Puspita, Bapak Djoko Purnomo selaku Kepala Terminal Klender yang memberikan bantuan terhadap informasi, data serta kesediaan diri untuk menjadi Key Informan dalam penelitian ini dan juga tak lupa kepada bapak Umbul Gunawan, SH selaku Kepala Bidang Angkutan Darat dan Operasional Dinas Perhubungan Jakarta timur yang memberikan bimbingan, arahan informasi serta data juga kesediaan diri menjadi ekspert opinion.

Ibu dan Ayah tercinta yang selalu memberikan dukungan dan semangat dalam segala hal baik moral maupun materil terutama dalam hal pendidikan, tak lupa pula peneliti ucapkan terimakasih kepada adik-adik tercinta Muhammad Tomy Anakta dan Rizky Nadya atas segala dukungan semangat yang dicurahkan melalui canda dan tawanya serta keluarga besarku lainnya yang tak bisa kusebutkan satu persatu. Peneliti juga mengucapkan terimakasih kepada teman-teman PPKn B 2013 yang senantiasa memotivasi satu sama lain sejak semester awal hingga akhir dengan berbagai cara dan pengalaman.

Terimakasih juga untuk teman berbagi informasi, pengalaman, serta canda tawanya selama perkuliahan berlangsung kurang lebih 4 tahun yaitu Khoirun Nisa, Miftahul Janah, Ayu Ciptaningrum, May Rinta, Firda Fauzia dan Sarah Mulyani. Ucapan terimakasih lainnya adalah untuk Amaliah sahabat sejak SMA yang selalu menemani, memberikan bantuan dari penelitian hingga skripsi ini selesai dan Nurbani Nisa yang setiap menemani bimbingan awal bersama dosen serta semangat yang diberikan, juga sahabat-sahabatku yang lain atas dukungan dan semangatnya yang tak bisa diucapkan satu persatu.

Semoga arahan, motivasi, dan bantuan yang diberikan menjadi amal ibadah bagi keluarga, ibu, bapak dan rekan-rekan, sehingga memperoleh balasan yang lebih baik dari Allah SWT. Peneliti menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu, peneliti mengharapkan kritik dan saran yang membangun untuk kesempurnaan skripsi atau tulisan peneliti berikutnya. Semoga skripsi ini bermanfaat bagi pembaca dan sumbangan pikiran dalam pelaksanaan UU No 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Jakarta, 06 Juli 2017

Peneliti

DAFTAR ISI

Abstrak	ii
Lembar Pengesahan Skripsi	iv
Lembar Orisinalitas	v
Lembar Publikasi	vi
Motto dan Lembar Persembahan	vii
Kata Pengantar	viii
Daftar Isi	x
Daftar Tabel	xi
Daftar Gambar	xii
Daftar Bagan	xiii
Daftar Lampiran	xiv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Pertanyaan penelitian	5
C. Fokus Penelitian	6
D. Perumusan Masalah	6
E. Kegunaan Penelitian	6
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Deskripsi Teoritik	8
1. Hakikat Kepatuhan	8
2. Pasal 126 UU No. 22 tahun 2009	22
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
A. Tujuan Penelitian.....	27
B. Metode Penelitian.....	27
C. Setting dan Waktu Penelitian	27
D. Langkah-langkah Penelitian.....	27
E. Teknik Kalibrasi Keabsahan Data	29
F. Teknik Analisis Data	30
BAB IV HASIL PENELITIAN	
A. Temuan Penelitian.....	32
a. Kondisi Umum dan Geografis Lokasi Penelitian	32
b. Data Kepegawaian.....	35
c. Program Kerja dan Hasil Pelaksanaan.....	37
d. Standar Operasional.....	38
e. Temuan Penelitian	38
B. Pembahasan Hasil Penelitian	46
C. Keterbatasan Studi.....	70
BAB V KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN	
A. Kesimpulan	71
B. Implikasi.....	72
B. Saran.....	72
DAFTAR PUSTAKA	xv

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1. Hasil Penertiban Operasional.....	2
Tabel 1.2. Banyak Angkutan Umum Penumpang.....	4
Tabel 2.1. Enam Keputusan Moral	11
Tabel 2.2. Enam Keputusan Moral	12
Tabel 2.3. Enam Keputusan Moral	13
Tabel 2.4. Enam Keputusan Moral	14
Tabel 2.5. Enam Keputusan Moral	16
Tabel 2.6. Enam Keputusan Moral	17
Tabel 4.1. Data Kepegawaian	35
Tabel 4.2. Data Kepegawaian menurut Golongan	36
Tabel 4.3. Data Kepegawaian menurut Pendidikan	36
Tabel 4.4. Data Kepegawaian menurut Jenis Kelamin	36
Tabel 4.5. Program 14 tertib terminal	36

DAFTAR GAMBAR

Gambar 4.1. Bangunan Terminal	32
Gambar 4.2. Keadaan di dalam Terminal	33
Gambar 4.3. Keadaan di dalam kantor terminal	34
Gambar 4.4. Keadaan terminal berhadapan dengan Pasar	41

DAFTAR BAGAN

Bagan 4.1. Kepatuhan Supir.....	46
---------------------------------	----

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kisi-kisi Instrumen	74
Lampiran 2. Pedoman Observasi	75
Lampiran 3. Pedoman wawancara supir	95
Lampiran 4. Pedoman wawancara penumpang.....	96
Lampiran 5. Pedoman Wawancara Key Informan	97
Lampiran 6. Pedoman wawancara ekspert opinion.....	98
Lampiran 7. Hasil wawancara informan supir 1	99
Lampiran 8. Hasil wawancara informan supir 2	101
Lampiran 9. Hasil wawancara informan supir 3	103
Lampiran 10. Hasil wawancara informan supir 4	105
Lampiran 11. Hasil wawancara informan supir 5	107
Lampiran 12. Hasil wawancara informan supir 6	109
Lampiran 13. Hasil wawancara informan supir 7	111
Lampiran 14. Hasil wawancara informan supir 8	113
Lampiran 15. Hasil wawancara informan supir 9	115
Lampiran 16. Hasil wawancara informan penumpang 1	117
Lampiran 17. Hasil wawancara informan penumpang 2	118
Lampiran 18. Hasil wawancara key informan	120
Lampiran 19. Hasil wawancara ekspert opinion	122
Lampiran 20. Tabel wawancara informan supir	125
Lampiran 21. Tabel wawancara informan penumpang.....	131
Lampiran 22. Tabel wawancara key informan.....	133
Lampiran 23. Tabel wawancara ekspert opinion	134
Lampiran 25. Catatan Lapangan	137
Lampiran 26. Dokumentasi Foto	139

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Demi menciptakan masyarakat yang aman, lancar, dan tertib dalam berlalu lintas, pemerintah membuat suatu perundangan yaitu Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. UU ini melihat bahwa lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum. Di dalam Pasal 3 UU Nomor 22 tahun 2009 juga dijelaskan tujuan UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah

“Untuk mencapai terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang, 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, terwujudnya etika berlalu lintas, dan budaya bangsa, dan terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.”¹

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang digagas oleh Departemen Perhubungan dibuat agar penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sesuai harapan masyarakat, sejalan dengan kondisi dan kebutuhan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan saat ini, serta harmoni dengan Undang-undang lainnya. Salah satu jenis pelanggaran yang sering terjadi adalah angkutan umum yang sering menyetem di sembarang tempat, menurunkan dan menaikkan penumpang bukan di tempat yang ditentukan seperti halte maupun terminal, dan masalah trayek.

¹ *Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan TERBARU*, Cakrawala Ilmu, 2011 Hal 9

Namun, ternyata pelanggaran ini diatur jelas Pasal 126 UU nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut:

“Ditegaskan bahwa sejumlah hal yang dilarang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang mencakup; memberhentikan kendaraan selain ditempat yang telah ditentukan, menyetem selain ditempat yang telah ditentukan, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian dan atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak dan atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.”²

Realitanya, dari hasil pengamatan di Terminal Klender terdapat masalah angkot *ngetem* sembarang tempat dengan jumlah sekitar 10 sampai dengan 15 angkot disepanjang jalan . Bukan hanya dari pengamatan saja, namun hal ini telah di konfirmasi ke terminal dan terdapat data hasil penertiban operasional sebagai berikut:

Tabel 1.1
Hasil Penertiban Operasional

No	Bulan	Tahun	Jumlah
1.	Mei	2016	6 Tilangan
2.	Juni	2016	7 Tilangan
3.	Juli	2016	5 Tilangan
4.	Agustus	2016	8 Tilangan
5.	September	2016	1 Tilangan
6.	Oktober	2016	3 Tilangan
7.	November	2016	2 Tilangan
8.	Desember	2016	6 Tilangan
Total		38 Tilangan	

Sumber: Terminal

² Ibid, Hal 87

Dari data tersebut, dapat diketahui bahwa pelanggaran terjadi di setiap bulannya jika ada pengawasan serta penertiban yang ada karena pengemudi angkutan umum ini lebih memilih memberhentikan angkotannya di depan pasar atau sekitar jalan raya sehingga membuat jalanan macet, semerawut, dan mengganggu pengguna jalan, baik yang pejalan kaki maupun yang menggunakan kendaraan umum ataupun pribadi lainnya. Jelas, hal ini sangat mengganggu ketertiban lalu lintas, dan masalah ini telah dijelaskan di Pasal 1 ayat 32 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu “Ketertiban Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur sesuai dengan hak dan kewajiban setiap Pengguna Jalan.”³

Jadi, setiap pengguna jalan berhak merasakan ketertiban sesuai dengan hak dan kewajiban mereka. Keadaan terminal juga terlihat sepi dan sekitaran jalan raya yang seharusnya lancar untuk pejalan kaki dan kendaraan lain malahan terlihat ramai, macet tak terkendali. Bapak Djoko Purnomo selaku kepala Dinas Perhubungan yang bertugas di Terminal Klender menyatakan bahwa terdapat 8 sampai dengan 10 supir yang terkena tilang setiap bulannya dikarenakan kepadatan *ngetem* disembarang tempat ketika Dishub sedang melakukan tugas di Terminal Klender tersebut.

Bukan hanya itu, pengemudi angkutan umum ini juga melakukan pelanggaran-pelanggaran seperti yang dituangkan dalam pasal 126 UU No.22 tahun 2009 tentang lalu lintas yang berdasarkan hasil pengamatan peneliti yaitu

³Ibid.,Hal 7

tidak menurunkan penumpang di halte, supir memilih menurunkan penumpang di sembarang jalan saja. Halte juga merupakan tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Bukan hanya di halte, banyak dari para sopir yang menurunkan penumpang tidak sesuai dengan tujuan atau tidak sesuai dengan izin trayek yang ada padahal pengawasan pun sering dilakukan oleh para Dishub di terminal atau di jalan.

Berikut adalah data dari jenis, banyak angkutan umum serta penumpang di bulan Oktober 2016:

Tabel 1.2

Banyak Angkutan Umum Penumpang

No.	Nama Perusahaan	No. Trayek	Jumlah			Ket
			Kendaraan	Rtt	Penumpang	
1.	Mikrolet	M 29	63	120	91.224	
		M 32	61	120	88.328	
2.	APB	JT 01	10	120	14.480	
		JT 03	47	120	68.056	
3.	Koasi	K 03	172	120		
		K 20	36	120		
		25 B	34	120		
		K 37	5	120		
Jumlah Trayek			428	960	619.744	

Di Terminal Klender ini terdapat 2 macam trayek APB. APB adalah kependekan dari Angkutan Pengganti Bemo yang berada di daerah Jakarta. Di Terminal Klender terdapat JT 03 jurusan Perumnas Klender sampai dengan Pulo Gebang dan JT 01 jurusan Perumnas Klender sampai dengan Rawamangun. APB juga merupakan salah satu jenis angkutan yang sering

mengetem di sepanjang jalan raya dengan sembarang tempat, tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte maupun terminal dan sering berhenti tidak di akhir trayek yang ditentukan. Tidak kepatuhan supir APB di Terminal Perumnas terhadap UU inilah yang membuat salah satu masalah dalam lalu lintas. Warga negara yang baik adalah warga negara yang mematuhi hukum positif yang berlaku saat ini. Permasalahan ini juga didukung oleh Jurnal Penelitian Sudjana tentang Penyuluhan Hukum dalam upaya peningkatan Kesadaran Hukum BerlaluLintas melalui pemahaman terhadap isi UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menjelaskan “sulitnya mengukur tingkat kesadaran hukum warga masyarakat karena ada faktor lain yang mempengaruhi yaitu teladan dari pejabat dan mekanisme pengawasan ikut menentukan juga”⁴

Berdasarkan fenomena dan uraian tersebut, maka penulis tertarik untuk mengadakan penelitian mengenai Kepatuhan Supir APB terhadap Pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Terminal Klender.

B. Pertanyaan Penelitian

Berkaitan dengan latar belakang di atas, maka dapat mengajukan beberapa pertanyaan penelitian, antara lain sebagai berikut:

⁴ Sudjana, “*Penyuluhan Hukum dalam upaya peningkatan Kesadaran Hukum BerlaluLintas melalui pemahaman terhadap isi UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*”, JPIS, Vol. 25 No. 2, Edisi Desember 2016, 1. Diambil dari <http://ejournal.upi.edu/> (Diakses 4 Juli 2017)

1. Apa alasan para supir angkutan umum tidak patuh terkait UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
2. Mengapa masih terdapat ketidakpatuhan supir angkutan umum terhadap pelaksanaan Pasal 126 UU nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan?
3. Bagaimanakah pengawasan Dishub terhadap kepatuhan supir angkutan umum terhadap pelaksanaan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan?

C. Fokus Penelitian

Berdasarkan pertanyaan penelitian di atas, maka penelitian ini dibatasi pada Kepatuhan Supir APB terhadap Pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada Pasal 126. Kepatuhan di sini adalah kepatuhan terhadap hukuman karena cukup banyak supir APB yang melakukan pelanggaran pada pasal 126 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

D. Perumusan Masalah

Berdasarkan pembatasan masalah tersebut, maka peneliti merumuskan pada: Bagaimana kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 pasal 126 di Terminal Klender?

E. Kegunaan Penelitian

1. Manfaat Teoretis

Penulis berharap penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran untuk keperluan dan mengembangkan pengetahuan, khususnya yang

mengkaji tentang tindak pidana pelanggaran atau lebih spesifiknya pelanggaran terhadap pelaksanaan Pasal 126 UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk mengetem di tempat yang telah ditentukan.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Dapat menambah wawasan serta pengetahuan mengenai faktor-faktor penyebab terjadinya pelanggaran terhadap UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 126

b. Bagi Dinas Perhubungan (DisHub)

Dapat memberi solusi penanganan pelanggaran terhadap Pasal 126 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

c. Bagi Pemerintah

Membantu pemerintah menemukan solusi penanganan terhadap Pasal 126 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

d. Bagi Masyarakat

Memberikan informasi serta gambaran tentang penerapan peraturan Pasal 126 UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Deskripsi Teoretik

1. Kepatuhan terhadap Peraturan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kepatuhan adalah ketaatan melakukan sesuatu yang dianjurkan atau yang ditetapkan¹. Ditinjau dari perilaku kepatuhan, kata patuh yaitu suka menurut perintah, taat kepada perintah atau aturan dan disiplin. Kepatuhan juga merupakan sifat patuh atau taat, ketaatan melakukan sesuatu yang dianjurkan atau memberi respons terhadap situasi diluar obyek. Kepatuhan berarti mengikuti spesifikasi, standar, atau hukum yang diatur dengan jelas yang biasanya diterbitkan oleh lembaga atau organisasi yang berwenang dalam suatu bidang tertentu. Lingkup aturan bisa bersifat nasional maupun internasional. Misalnya aturan-aturan nasional seperti UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu aturan mengenai lalu lintas dan angkutan jalan. Salah satu aturan dari UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tersebut adalah kendaraan umum tidak diperbolehkan *mengetem* disembarang tempat, tepatnya di Pasal 126. Apabila pengendalian angkutan umum mengikuti hukum atau aturan yang sudah jelas di UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berarti pengendara sudah dianggap patuh.

¹ <http://kbbi.web.id/patuh> (diakses pada tanggal 15 Desember 2016 pukul 11:34)

Berbicara mengenai kepatuhan, berarti bersinggungan pula dengan moral karena moral merupakan hal mutlak yang bersifat positif yang dimiliki manusia. Moral yang sifatnya individual, merujuk pada komitmen tentang hal yang baik menurut ukuran pribadi. Misalnya, kejujuran, kemurahan hati, loyalitas, keterbukaan, kebaikan, dan sejenisnya yang menunjuk pada nilai-nilai yang disepakati sebagai suatu kebaikan. Moral yang sifatnya sosial dalam konteks kehidupan masyarakat, baik itu dalam konteks budaya, bernegara, kepercayaan, dan kehidupan beragama ternyata belum tentu disepakati sebagai hal baik oleh komunitas lainnya.² Maka dari itu, orientasi moral yang dianut seseorang merupakan cara ia bereaksi terhadap aturan, dengan begitu maka kepatuhan individu terhadap aturan dapat berjalan dengan baik.

Kohlberg adalah seorang pendidik dan psikolog di Harvard University yang melakukan penelitian tentang penalaran moral. Ketika ia bekerjasama dengan para remaja, ia mengamati adanya perkembangan penalaran moral. Penelitiannya mengambil subjek pada masyarakat perkotaan dan masyarakat pedesaan; diantaranya di Inggris Raya, Malaysia, Meksiko, Thailand, dan Turki. Kohlberg menyatakan bahwa pertimbangan moral merupakan faktor penentu yang melahirkan perilaku moral. Oleh karena itu, untuk menemukan perilaku moral yang sebenarnya hanya dapat ditelusuri melalui pertimbangannya. Artinya, pengukuran moral yang benar tidak sekadar mengamati perilaku moral yang tampak saja, melainkan harus melihat pertimbangan moral yang mendasari

² I Nyoman Surna dan Olga D. Panderiot, *Psikologi Pendidikan 1*, Erlangga, 2014, Hal 135

keputusan perilaku moral. Tingkat pertimbangan moral yang dimiliki seseorang akan dapat mengukur tinggi atau rendahnya moral tersebut.³

Kohlberg berkesimpulan bahwa perkembangan penalaran moral mendekati persamaan pada berbagai budaya. Sebenarnya, acuan Kohlberg ini berangkat dari penelitian Piaget tentang perkembangan moral. Untuk menemukan tahap kepatutan seseorang, Kohlberg telah menyusun instrumen penelitian guna menggolongkan proses penalaran orang tersebut dalam mengatasi dilema moral supaya muncul minatnya, lalu ditanya secara langsung bagaimana solusinya terhadap dilema tersebut dan mengapa dia mengambil keputusan seperti itu. Teori perkembangan moral dan teori pendidikan moral yang dihasilkan oleh Kohlberg berdasar pada temuan empiris mengenai tahap-tahap keputusan moral. Karena ia mendefinisikan perkembangan moral sebagai gerakan dari tahap yang satu ke tahap berikutnya dan pendidikan moral berarti merangsang gerakan tersebut. Untuk memahami teori tersebut kita harus benar-benar tahu tentang definisi tahap-tahap perkembangan moral.

³ Sjarawi, *Pembentukan Kepribadian Anak (Peran Moral Intelektual, Emosional, dan Sosial Sebagai Wujud Integritas Membangun Jati Diri)*, Bumi Aksara, 2006, Hal 39

Tabel 2.1.
Enam Tahap Keputusan Moral

Tingkat dan Tahap	Makna Tahap		Perspektif Sosial Setiap Tahap
	Dimaksud benar	Alasan untuk berbuat benar	
Tingkat I: Prakonvensional Tahap 1: Moralitas Heteronomi	Taat pada hukum karena takut dihukum; patuh semata-mata karena ingin berbuat patuh, menghindari hukuman fisik atau kerusakan hak milik.	Menghindari hukuman, kekuasaan penguasa yang lebih tinggi.	Pandangan egosentrik. Tidak mempertimbangkan keinginan orang lain atau tidak menyadari bahwa orang lain berbeda dengan dirinya, tidak menghubungkan dua pandangan yang berbeda. Tindakan orang lain hanya dianggap sebagai fisik, tidak dari golongan psikologisnya. Bingung membedakan antara pandangan penguasa dan pandangan sendiri.

Sumber: Lawrence Kohlberg, *Moral Stages and Moralization: The Cognitive Development Approach*, Dalam Reimer, Paolitto, dan Hersh (1983: 58-61)

Pada tingkat Prakonvensional, orang-orang bertindak di bawah kontrol eksternal. Mematuhi perintah untuk menghindari hukuman atau mendapatkan hadiah, atau bertindak diluar kepentingan diri. ⁴ Lalu, hakikat moral pada tahap satu adalah seseorang membuat keputusan berdasarkan apa yang terbaik untuk

⁴ Diane E. Papalia, *Human Development Psikologi*, Prenada Media Group, Hal 563

mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain. Aturan yang ditaati hanya didasarkan pada kehendak pribadi, dan perbuatan salah senantiasa dikaitkan dengan perolehan hukuman

Tabel 2.2.

Enam Tahap Keputusan Moral

Tingkat dan Tahap	Makna Tahap		Perspektif Sosial Setiap Tahap
	Dimaksud benar	Alasan untuk berbuat benar	
Tingkat I: Prakonvensional Tahap 2: Individualisme, Tujuan Instrumental, dan pertukaran	Mentaati peraturan jika sesuai dengan kepentingannya sendiri, bertindak untuk memenuhi keinginan dan kebutuhan sendiri dan membiarkan orang lain bertindak demikian juga. Benar juga berarti keadilan atau pertukaran perlakuan, perjanjian yang adil.	Memenuhi kebutuhan atau keinginan sendiri dengan kesadaran bahwa orang lain juga memiliki keinginan.	Pandangan individualistik yang konkret. Menyadari bahwa setiap orang memiliki keinginan yang hendak dicapainya, yang mungkin saling bertentangan: kebenaran bersifat relatif

Sumber: Lawrence Kohlberg, *Moral Stages and Moralization: The Cognitive Development Approach*, Dalam Reimer, Paolitto, dan Hersh (1983: 58-61)

Hakikat Penalaran Moral pada tahap dua adalah seseorang mengakui dan menghargai orang lain didasarkan atas saling membutuhkan. Individu yang berupaya memberi perhatian dan pemenuhan keinginan individu lain, karena individu lain pula telah memperlakukan demikian, konsep benar ataupun salah akan dipahami berdasarkan dengan apa yang dipandang/dialami sendiri sebagai benar dan salah; tidak didasarkan pada ukuran objektif tentang ukuran benar ataupun salah.

Tabel 2.3
Enam Tahap Keputusan Moral

Tingkat dan Tahap	Makna Tahap		Perspektif Sosial Setiap Tahap
	Dimaksud benar	Alasan untuk berbuat benar	
Tingkat II: Konvensional Tahap 3: Harapan bersama antarpribadi, hubungan, dan persesuaian antarpribadi	Berbuat sesuai dengan harapan orang-orang yang dekat dengan dirinya atau sesuai dengan harapan orang pada umumnya. Hal ini juga berarti menjaga hubungan dengan sesama, percaya, hormat, dan bersyukur.	Keinginan untuk menjadi orang baik menurut pandangan diri sendiri maupun pandangan orang lain; memperhatikan orang lain; percaya akan Tuhan; keinginan menjaga peraturan dan penguasa yang memiliki perilaku yang baik.	Pandangan individual dalam hubungan dengan individu individu lain. Menyadari perasaan, persetujuan, dan harapan bersama yang mengutamakan keinginan individu. bertenggang rasa.

Sumber: Lawrence Kohlberg, *Moral Stages and Moralization: The Cognitive Development Approach*, Dalam Reimer, Paolitto, dan Hersh (1983: 58-61)

Pada tingkat Konvensional, orang-orang telah menginternalisasikan standar figur otoritas. Peduli tentang menjadi “baik”, memuaskan orang lain, dan mempertahankan tatanan sosial.⁵ Hakikat penalaran moral pada tahap tiga, seseorang membuat keputusan untuk melakukan sesuatu dengan tujuan menyenangkan orang lain, khususnya bagi seseorang yang memiliki figur atau kewenangan tertentu, misalnya guru, teman yang dianggap berpengaruh. Maksudnya agar senantiasa terjadi hubungan baik dan menjaga loyalitas atau kepercayaan, dimana pertimbangan adalah apa yang dilakukannya atas dasar penilaian orang lain.

Tabel 2.4

Enam Tahap Keputusan Moral

Tingkat dan Tahap	Makna Tahap		Perspektif Sosial Setiap Tahap
	Dimaksud benar	Alasan untuk berbuat benar	

⁵ Ibid, Hal 565

<p>Tingkat II: Konvensional</p> <p>Tahap 4: Sistem sosial dan suara hati nurani</p>	<p>Melaksanakan tugas-tugas yang telah disetujui; hukum ditepati, kecuali dalam kasus yang ekstrem</p>	<p>Untuk menjaga agar lembaga berjalan secara menyeluruh dan menghindari pelanggaran sistem (mudah terkacaukan tahap 3, percaya pada peraturan dan penguasa)</p>	<p>Membedakan pandangan masyarakat dari persetujuan atau motif pribadi. Menggunakan pandangan sistem yang mendefinisikan peran dan peraturan mempertimbangkan hubungan individual dalam kerangka sistem.</p>
---	--	--	--

Sumber: Lawrence Kohlberg, *Moral Stages and Moralization: The Cognitive Development Approach*, Dalam Reimer, Paolitto, dan Hersh (1983: 58-61)

Hakikat penalaran moral tahap empat, perilaku baik atau buruk yang dilakukan didasarkan pada apa yang berlangsung dan disepakati dalam masyarakat. Setiap orang mengetahui bahwa aturan sangat penting diberlakukan dan wajib ditaati dalam upaya memelihara kelangsungan hidup bermasyarakat. Aturan yang telah berlaku selayaknya tetap menjadi bagian dalam kehidupan masyarakat. Kasus ekstrem yang disebutkan dalam tabel diatas adalah jika hukum tersebut bertentangan dengan tugas-tugas sosial yang sudah pasti dan yang dimaksud dengan benar pada tahap ini berarti memberikan bantuan kepada masyarakat, kelompok atau lembaga.

Tabel 2.5
Enam Tahap Keputusan Moral

Tingkat dan Tahap	Makna Tahap		Perspektif Sosial Setiap Tahap
	Yang dimaksud benar	Alasan untuk berbuat benar	
Tingkat III: Pasca Konvensional atau memiliki prinsip Tahap 5: Kontrak Sosial atau Hak Milik dan Hak Individu	Menyadari bahwa masyarakat memiliki berbagai nilai dan pendapat, dan bahwa kebanyakan nilai dan peraturan mereka bersifat relatif biasanya menjunjung tinggi kemauan rakyat secara keseluruhan.	Kewajiban untuk mematuhi UU karena kontrak sosial seseorang untuk membuat dan mematuhi UU demi kesejahteraan dan perlindungan hak-hak semua orang.	Mengutamakan perspektif sosial. kesadaran rasional setiap individu akan nilai dan hak sebelum membuat kontrak sosial.

Sumber: Lawrence Kohlberg, *Moral Stages and Moralization: The Cognitive Development Approach*, Dalam Reimer, Paolitto, dan Hersh (1983: 58-61)

Pada tingkat Pasca Konvensional, orang-orang pada tahap ini menyadari konflik antara standar dan membuat keputusan sendiri berdasarkan prinsip hak, kesetaraan, dan keadilan.⁶ Hakikat penalaran moral pada tahap 5, seseorang mengakui bahwa aturan yang berlaku dalam masyarakat adalah representasi kesepakatan setiap individu dan dijadikan acuan berperilaku. Hukum dan aturan berlaku secara mekanis, dalam upaya melindungi hak-hak dan

⁶ Loc.Cit

kewajiban masyarakat. Setiap warga masyarakat mengakui bahwa hukum juga berlaku secara fleksibel, dan hukum juga diakui keterbatasannya di mana tidak mungkin dapat melayani kebutuhan masyarakat secara sempurna. Memiliki kontrak sosial, beberapa nilai dan hak yang tidak dimiliki sifat yang relatif (misalnya hak hidup dan kebebasan) harus dijunjung tinggi dalam setiap masyarakat, bagaimanapun kelompok mayoritas.

Tabel 2.6.

Enam Tahap Keputusan Moral

Tingkat dan Tahap	Makna Tahap		Perspektif Sosial Setiap Tahap
	Yang dimaksud benar	Alasan untuk berbuat benar	
Tingkat III: Pasca Konvensional atau memiliki prinsip Tahap 6: Prinsip-prinsip Etis Universal	Mengikuti prinsip-prinsip etis pilihan pribadi. Undang-undang khusus atau persetujuan sosial biasanya valid karena berdasarkan pada prinsip-prinsip tersebut.	Kepercayaan sebagai pribadi rasional dalam hal validitas prinsip-prinsip moral yang bersifat universal dan komitmen pribadi terhadap hal itu.	Perspektif pandangan moral yang bersal dari persetujuan sosial, perspektif bahwa individu rasional menyadari hakikat moralitas atau menyadari kenyataan bahwa orang memiliki tujuan dan harus diperlakukan sesuai tujuannya.

Sumber: Lawrence Kohlberg, *Moral Stages and Moralization: The Cognitive Development Approach*, Dalam Reimer, Paolitto, dan Hersh (1983: 58-61)

Hakikat penalaran moral pada tahap enam, diasumsikan masih bersifat hipotesis dan merupakan tahapan yang ideal, dan hanya sedikit yang mampu mencapainya. Individu yang mencapai tahapan ini telah memiliki

kelekatan/komitmen terhadap nilai-nilai universal (menghargai martabat manusia tanpa diskriminatif, menghargai keadilan dan persamaan hak, serta komitmen terhadap keadilan) dan memegang teguh prinsip yang didasarkan pada pedoman normatif yang telah ada.

Kohlberg menunjukkan hasil sebagai berikut (tidak selalu pada satu tahap, tetapi dapat gabungan dua tahap)⁷

1. Pra-adolesen (10-12 tahun), tahap 1/2 yang dominan, diikuti tahap 2 dan tahap 2/3.
2. Adolesen awal (13-14 tahun), tahap 2/3 yang dominan, bersamaan dengan menghilangnya tahap 1/2 dan 2 serta munculnya tahap 3.
3. Adolesen pertengahan (16-18 tahun), tahap 3 yang dominan, tahap 2/3 menghilang secara cepat dan tahap 3/4 muncul sangat kuat.
4. Usia Perguruan Tinggi (20-22 tahun), tahap 3/4 yang dominan, tahap 3 menghilang pelan-pelan dan tahap 4 mulai muncul.
5. Awal masa tua (24-30 tahun), tahap 3/4 masih tetap dominan, tahap 3 menghilang cepat, dan tahap 4 kadang-kadang muncul. Tahap 4/5 pertama kali muncul.
6. Usia Tigapuluhan (32-36), tahap 4 mulai dominan. Tahap 4/5 kadang-kadang muncul.

⁷ Darmiyati Zuchdi, *Humanisasi Pendidikan (Menemukan Kembali Pendidikan yang Manusiawi)*, Bumi Aksara, 2009, Hal

Kepatuhan supir APB terhadap hukum juga berhubungan dengan kesadaran moral yang dimiliki oleh supir APB untuk pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009, Pasal 126 tersebut. Kepatuhan hukum adalah kesadaran kemanfaatan hukum yang melahirkan bentuk “kesetiaan” masyarakat terhadap nilai-nilai hukum yang diberlakukan dalam hidup bersama yang diwujudkan dalam bentuk perilaku yang senyatanya patuh terhadap nilai-nilai hukum itu sendiri yang dapat dilihat dan dirasakan oleh sesama anggota masyarakat. Kepatuhan hukum masyarakat pada hakikatnya adalah kesadaran dan kesetiaan masyarakat terhadap hukum yang berlaku sebagai aturan main (*rule of the game*) sebagai konsekuensi hidup bersama, dimana kesetiaan tersebut diwujudkan dalam bentuk perilaku yang senyatanya patuh pada hukum. Secara a contra-rio jika di dalam masyarakat banyak kita dapatkan bahwa masyarakat tidak patuh pada hukum hal ini dikarenakan individu dan masyarakat dihadapkan pada dua tuntutan kesetiaan dimana antara tuntutan kesetiaan yang satu bertentangan dengan tuntutan kesetiaan lainnya. Misalnya masyarakat tersebut dihadapkan pada pilihan setia terhadap hukum atau setia terhadap “kepentingan pribadinya”.⁸

Kebudayaan hukum yang berkembang dimasyarakat kita ternyata lebih banyak mencerminkan bentuk perilaku oportunis yang dapat diibaratkan mereka pengendara angkutan umum berlalu lintas di jalan raya, ketika kebetulan tidak ada Dishub yang sedang melakukan penjangkauan disepanjang jalan terhadap pengendara angkutan umum yang *mengetem* disembarang tempat maka banyak diantara “mereka” nekat tetap *mengetem* terus dengan tidak mengindahkan atau

⁸ <http://artikel.kantorhukum-lhs.com/indonesia-dalam-krisis-kepatuhan-hukum/> (diakses pada tanggal 15 Desember 2016 pukul 08:47)

memperdulikan kemacetan dan ketidaknyamanan pengguna jalan raya lain. Ataupun jika terkait peraturan Pasal 126 UU No. 22 Tahun 2009 ini, pengendara angkutan umum tidak *mengetem* disembarang tempat jika terdapat penjagaan oleh Dishub saja.

Faktor-faktor yang mempengaruhi kepatuhan hukum adalah faktor kekuatan fisik, merupakan kekuatan taraf kepatuhan yang paling rendah, karena timbul dari kekuatan-kekuatan yang berada diluar orang yang patuh pada hukum.⁹ Kemudian, faktor hedonistik yaitu pengendara umum mematuhi atau melanggar hukum untuk kepuasan dirinya sendiri. Kepuasan diri sendiri terlepas dari cita-cita keadilan, perasaan memainkan peranan yang sangat penting, sehingga keputusan mematuhi atau melanggar hukum benar-benar bersifat emosional.¹⁰ Faktor yang mempengaruhi kepatuhan lainnya adalah faktor interpersonal atau antar pribadi dan hukum serta ketertiban.

Dalam tahapan interpersonal atau antar pribadi, seseorang mematuhi hukum untuk memelihara hubungan baik dengan pihak lain dan untuk menyenangkan pihak lain tadi. Faktor selanjutnya adalah faktor hukum dan ketertiban, maka masalah kekuasaan dan wewenang menempati fungsi yang sangat penting dan menonjol. Hukum di patuhi karena penegak hukum mempunyai kekuasaan dan kekuasaan tersebut diakui (sehingga disebut wewenang atau wibawa).¹¹ Kekuasaan dan wewenang tersebut biasanya ditunjukkan untuk

⁹ Soejono Soekanto, *Polisi Lalu Lintas Penegak Hukum*, Mandar Maju, 1990, Hal 37

¹⁰ Ibid hal 38

¹¹ Ibid Hal 39

mencapai keadaan tertib, artinya agar warga masyarakat pengguna jalan raya terikat pada disiplin tertentu.

Sebetulnya, mematuhi hukum karena dia mendukung prinsip moral, terlepas dari apakah hukum itu didukung suatu kekuasaan dan wewenang atau tidak. Seseorang mematuhi hukum, terlepas sama sekali dari keadaan yang terpaksa. Dia mematuhi hukum bukan karena memang tidak ada jalan lain, kecuali mematuhi hukum. Faktor-faktor selanjutnya adalah dipengaruhi oleh suatu kontrak sosial dan etika universal.

Keadaan kontrak sosial seseorang mematuhi hukum, karena hukum dianggap sebagai patokan yang dapat memepertahankan stabilitas dan memberikan kemungkinan pada terjadinya perubahan sosial. Hal ini sesuai dengan pasangan nilai stabilitas dan nilai perubahan, yang senantiasa serasi. Hukum dianggap sesuai dengan nilai yang dianut, sehingga mengakibatkan kepatuhan. Bahkan tidak mustahil terjadi seseorang mengubah nilai pribadi yang dianutnya, karena dia menganggap hukum yang berlaku mengandung nilai yang lebih tinggi.

Dalam faktor etika universal, maka hal itu ditandai dengan kepatuhan hukum yang terutama disebabkan ada anggapan yang sangat kuat, bahwa hukum merupakan pencerminan dari etika (dalam arti sempit). Hukum dianggap sebagai refleksi dari hati nurani yang bersih atau dari kesusilaan.¹²

¹² Ibid Hal 40

2. Pasal 126 Undang-undang Nomer 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

DPR RI pada tanggal 26 Mei 2009 menetapkan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang kemudian disahkan oleh Presiden RI pada tanggal 22 Juni 2009.¹³ UU ini terdiri dari 22 bab dan 326 pasal. UU ini merupakan kelanjutan UU Nomor 14 tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terdiri dari 16 bab dan 74 pasal.

Peraturan mengenai angkot yang sering *mengetem* disembarang tempat, atau tidak sesuai dengan tempat yang telah ditentukan merupakan salah satu ketentuan yang dituangkan dalam Pasal 126 Undang Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, sebagai berikut:

“Ditegaskan bahwa sejumlah hal yang dilarang dilakukan oleh pengemudi kendaraan bermotor umum angkutan orang mencakup; memberhentikan kendaraan selain ditempat yang telah ditentukan, mengetem selain ditempat yang telah ditentukan, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian dan atau di tempat tujuan tanpa alasan yang patut dan mendesak dan atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek.”¹⁴

Dari pasal tersebut, jelas bahwa angkutan umum sudah ditentukan untuk tempat pemberhentian serta menaikkan dan menurunkan penumpang, pasal ini dimaksudkan pula agar tidak terjadinya kesemerawutan atau macet disepanjang jalan dikarenakan angkutan umum yang sering *mengetem* selain ditempat yang ditentukan, Bukan hanya itu, pasal ini juga menjelaskan tentang cara yang benar

¹³ <http://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-roya/> (diakses pada tanggal 15 Desember 2016 pukul 10:00)

¹⁴ *Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan TERBARU*, Op.Cit, Hal 87

untuk menaikkan dan menurunkan penumpang yaitu terminal dan halte serta setiap angkutan umum memiliki trayek yang sudah ditentukan dan tidak boleh melewati jalan selain trayek yang sudah ditentukan. Dalam belalu lintas terdapat beberapa rambu yang harus dipatuhi yang diatur dalam UU No. 22 tahun 2009

Pasal 1 ayat 17 bahwa:

“Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan”

Bukan hanya rambu, di dalam berlalu lintas marka jalan juga penting dan sudah ditentukan di pasal 1 ayat 18 yaitu

“marka jalan adalah suatu tanda yang ada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas, dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas”

Terminal sudah diatur di dalam pasal 1 ayat 13 UU No. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yaitu “terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan”. Jadi terminal merupakan salah satu tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Pembuatan terminal itu sendiri juga diatur dalam Selain terminal, tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang diatur dalam UU No. 22 tahun 2009 Pasal 37 ayat 2 yaitu tentang penetapan lokasi terminal yaitu:

“penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan, kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Wilayah Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota kesesuaian dengan rencana pengembangan dan atau kinerja jaringan

jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas, kesesuaian dengan rencana pengembangan atau pusat kegiatan, keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan, kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi, keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, kelestarian lingkungan hidup”

Bukan hanya terminal saja ketentuan dalam menaikkan dan menurunkan penumpang, halte juga merupakan tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan sudah diatur di dalam Pasal 1 ayat 14 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa “halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang”. Permasalahan Trayek juga sudah diatur dalam UU No.22 tahun 2009 di Pasal 143 yaitu:

“kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 a harus memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan dan menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota, dan lintas batas negara, dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan”

Selain di pasal 143, pertrayekan juga diatur di Pasal 144 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

“jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun berdasarkan tata ruang wilayah, tingkat permintaan jasa angkutan, kemampuan penyediaan jasa angkutan, ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, kesesuaian dengan kelas jalan, keterpaduan intramoda angkutan dan keterpaduan antarmoda angkutan”

Hal ini dipertegas pula di dalam pasal 145 ayat 1 “yaitu jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 144 disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek” di dalam pasal 145 ayat 4 bahwa “rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat 1

dikaji ulang secara berkala paling lama 5 tahun” dan masalah pertrayekan di pertegas kembali di pasal 153 UU No.22 tahun 2009 yaitu:

“angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan atau menurunkan penumpang disepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek”.

Dalam Pasal 126 tersebut, ternyata masih terdapat pelanggaran-pelanggaran seperti supir angkutan umum yang *mengetem* disembarang tempat, maka dari itu untuk pelanggaran terhadap pasal 126 dibuatlah ketentuan pidana dari pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 126 diatur dalam Pasal 302 yaitu:

“Setiap orang yang mengemudikan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor umum angkutan orang yang tidak berhenti selain di tempat yang telah ditentukan, mengetem, menurunkan penumpang selain di tempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 126 dipidana dengan pidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp 250.000”¹⁵

Jadi, pelanggaran terhadap pasal 126 tersebut akan dipidana kurungan paling lama satu bulan atau denda paling banyak Rp.250.000. Pelaksanaan pasal 302 ini dijalankan oleh Dishub dengan melakukan tilang terhadap supir angkutan umum yang masih *mengetem* disembarang tempat, seperti yang terjadi di Terminal Klender. Bahkan saat ini, E-tilang atau tilang elektronik yang diluncurkan Korps Lalu Lintas Kepolisian Polri (Koorlantas Polri) mempermudah petugas dalam proses penilangan. E-tilang juga mereduksi praktik menyimpang petugas di lapangan, e-tilang juga bisa menurunkan angka pelanggaran karena menimbulkan efek jera dengan denda maksimal yang diterapkan.

¹⁵ Ibid hal 178

Disamping UU Nomer 22 tahun 2009 terdapat pula Peraturan Daerah No.5 yang mengatur tentang Transportasi, di dalam Perda ini diatur pula mengenai model pembuatan terminal yang tertera di pasal 21 ayat 3 Perda No.5 tahun 2014 tentang transportasi yaitu “terminal dapat dibangun terpadu dengan pusat kegiatan ekonomi, kegiatan pemerintahan dan/atau kegiatan lainnya dengan mengacu pada konsep pembangunan berorientasi pada simpul angkutan umum massal (*Transit Oriented Development*)”. Bukan hanya mengatur mengenai model pembuatan saja, di perda ini juga mengatur mengenai penempatan lokasi terminal di Pasal 69 Perda No. 5 tentang transportasi yaitu:

“kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 huruf a meliputi: identifikasi masalah lalu lintas, inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas, inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang, inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan, inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung kendaraan, inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas, penetapan tingkat pelayanan, penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas”

Perda No. 5 tahun 2009 tentang transportasi di Pasal 43 mengatur mengenai halte dengan pernyataan pasal “setiap pengemudi kendaraan bermotor umum wajib menunggu, menaikkan, atau menurunkan penumpang atau barang pada halte”. Kemudian, dipertegas di Perda No. 5 tahun 2014 yang menuangkan peraturan dalam pasal 43 ayat 4 yaitu:

“guna memenuhi aspek keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas Jalan, pemanfaatan Halte sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib mendapat rekomendasi teknis dari Kepala Dinas dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan”

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

A. Tujuan Penelitian

Berdasarkan penelitian yang telah dirumuskan, maka tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui tentang kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 126 di Terminal Klender.

B. Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian deskriptif kualitatif. Penelitian deskriptif kualitatif merupakan metode penelitian yang berusaha menggambarkan dan menginterpretasi objek dengan apa adanya. Adapun yang akan digambarkan dalam hal ini adalah Kepatuhan Supir APB terhadap pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan di Terminal Klender.

C. Setting dan Waktu Penelitian

1. Setting : Penelitian ini dilakukan di Terminal Klender

2. Waktu : Waktu untuk penelitian ini selama empat bulan

lamanya terhitung sejak Februari 2017 sampai Mei 2017

D. Langkah Langkah Penelitian

1. Penyusunan Proposal

Penelitian ini diawali dengan melakukan penyusunan proposal yang bertujuan untuk melihat ada tidaknya masalah yang diteliti di Terminal

Klender. Selain itu penyusunan proposal berisi tentang teori-teori terkait masalah yang diteliti yaitu teori Kohlberg mengenai kepatuhan dan hukuman, serta turunan dari pasal 126 Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

2. Membuat Instrumen Penelitian

Instrumen penelitian dibuat dalam bentuk

- Observasi Partisipan

Dalam observasi ini peneliti terlibat dengan kegiatan yang dilakukan oleh supir dari trayek awal hingga trayek akhir perjalanan APB sebanyak sembilan kali perjalanan dengan melakukan pengamatan melalui lembar observasi yang telah dibuat berdasarkan instrumen penelitian yang ada, sehingga peneliti mengetahui kebiasaan apa saja yang dilakukan oleh supir APB.

- Wawancara

Pada tahapan ini, peneliti melakukan wawancara dengan informan-informan terkait penelitian yaitu Supir APB dan Penumpang, Key Informan Kepala Terminal dan Ekspert Opinion Kepala Bidang Angkutan Darat dan Operasional Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur.

- Studi Dokumentasi

Dalam melakukan penelitian, peneliti juga melakukan studi dokumentasi dengan melakukan pengambilan gambar terhadap keadaan terminal, saat wawancara kepada supir,

penumpang, key informan, serta data-data yang diperlukan seperti hasil penertiban operasional.

3. Penelitian

Peneliti melakukan penelitian dengan melakukan pengamatan dan observasi partisipan yaitu mengikuti sopir APB sepanjang trayek sebanyak sembilan kali, melakukan wawancara, dan studi dokumentasi

4. Laporan Penelitian

Setelah melakukan penelitian dan mendapatkan informasi, peneliti menyusun laporan berdasarkan pengamatan, observasi partisipan dan studi dokumentasi di Terminal Klender.

E. Teknik Kalibrasi Keabsahan Data

Dalam rangka menjaga keabsahan data, maka dilakukan teknik kalibrasi dan validitas data yang diperoleh dengan cara:

1. Memelihara dan mengembangkan catatan lapangan

Untuk memelihara catatan data maka dibuat catatan dengan urutan nomor catatan lapangan, tanggal pengamatan, dan deskripsi lingkungan fisik.

2. Member Check

Member Check adalah proses pengecekan data yang diperoleh peneliti kepada pemberi data. Tujuan dari member check adalah untuk mengetahui seberapa jauh data yang diperoleh dari lapangan sesuai dengan data yang diperoleh dari informan atau pemberi data.

3. Audit Trial

Peneliti melakukan konfirmasi dengan Kepala Terminal terhadap informasi apa saja yang di dapat di lapangan. Agar data dapat dipercaya.

4. Trianggulasi

Data dari observasi wawancara informan supir, kemudian didiskusikan kembali oleh informan penumpang dan key informan yaitu kepala terminal.

5. Expert Opinion

Setelah melakukan observasi partisipan, wawancara informan supir dan penumpang, studi dokumenter, melewati tahap member check, auditrial dan triangulasi, maka peneliti melakukan konfirmasi data kepada ekspert opinion yaitu kepada Kepala Bidang Angkutan Darat dan Operasional agar proses penelitian lebih terpercaya tau teruji kredibilitasnya.

F. Teknik Analisis Data

Setelah data yang diperoleh terkumpul, maka peneliti selanjutnya melakukan reduksi data untuk mengelompokkan data berdasarkan kategori tertentu. Setelah diinterpretasikan guna memperoleh makna yang sesuai dan kemudian dibuat kesimpulan. Penelitian ini merupakan penelitian deskriptif mengenai gambaran situasi dan kejadian dari suatu populasi atau daerah tertentu, maka data yang diperoleh harus diolah dan dianalisis secara deskriptif.

Peneliti dalam menganalisis data melalui tahap tahap berikut:

1. Reduksi data atau data Coding

Yaitu suatu proses dimana peneliti mulai melakukan klasifikasi data untuk mencari pola-pola. Jadi peneliti akan merangkum dan memilih data-data yang ada kaitannya dengan yang diteliti sesuai dengan pertanyaan penelitian yaitu alasan supir, pengawasan dan penertiban dishub terkait teori kepatuhan dan hukuman, serta harapan bersama antar pribadi. Data yang diambil adalah informasi-informasi yang sesuai dengan keperluan penelitian dan data yang tidak penting untuk penelitian tidak diambil.

2. Summarzing

Yaitu peneliti mulai melihat informasi objektif yang terdapat dalam data yang sudah diklasifikasi. Jadi peneliti memeriksa data yang dimasukkan kedalam kategori yang sama dan kemudian menggabungkan dalam pola yang sama.

3. Menganalisis data yang diperoleh dan mendeskripsikan hasil kesimpulan analisis

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Temuan Penelitian

a. Kondisi Umum dan Geografis Lokasi Penelitian

Terminal bus Klender terletak di Jalan Teratai Putih Raya, Kelurahan Malaka Jaya, Kecamatan Duren Sawit Kota Administrasi Jakarta Timur. Dengan luas sekitar kurang lebih 2,046 Hektar dan keberadaannya sudah ada sejak tahun 1981. Luas gedung terminal untuk basement adalah 1.650 m², Lantai 1 dengan luas 422,4 m², dan Lantai 2 dengan luas 1.897 m².

Gambar 4.1.

Bangunan Terminal



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2017)

Di terminal Klender juga terdapat taman dengan luas taman depan 12 m² dan taman belakang dengan luas 165 m². Panjang pagar dari terminal Klender bagian kanan sepanjang 85 m, pagar kiri 85 m, dan pagar belakang 41

m. Luas trotoar 15 m². Lokasinya bersebrangan dengan pasar inpres Perumnas Klender.

Gambar 4.2.

Keadaan di dalam Terminal Klender



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2017)

Ini adalah tempat putaran untuk mobil yang masuk ke dalam terminal untuk menaikkan dan menurunkan penumpang disepanjang trotoar terdapat beberapa pedagang yang berjualan di dalam terminal untuk para supir, bukan hanya itu, tempat putaran tersebut berlahan kecil karena bukan untuk tempat menyetem angkutan umum, tangga yang tampak pada gambar adalah tangga yang menghubungkan menuju gedung terminal lantai 2.

Gambar 4.3.
Keadaan di dalam Kantor Terminal



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2017)

Ini adalah gedung terminal tampak ketika masuk melalui pintu depan, di dalam gedung terdapat lantai dasar, lantai 1 dan lantai 2. Di lantai 1 terdapat ruangan kepala terminal, ruang tata usaha, dan ruang para anggota dishub. Disetiap lantai juga terdapat beberapa ruangan kosong yang bisa digunakan sebagai kegiatan ekonomi seperti foodcourt atau kegiatan pemerintahan lainnya.

Dengan perkembangan kota dan permintaan kebutuhan jasa angkutan penumpang umum, maka dilakukan penataan dan penambahan fasilitas utama dan fasilitas penunjang terminal. Pada tahun 2014 dilakukan revitalisasi terminal dan penataan jalur bus / mikrolet, juga dilakukan perbaikan dan penambahan sarana dan prasarana umum dan pendukung fasilitas terminal.

b. Data Kepegawaian

Tabel 4.1
Data Kepegawaian

No.	Pegawai Terminal	Jumlah
1.	Kepala terminal	1 orang
2.	Staff tata usaha	1 orang
3.	Kepala regu	1 orang
4.	Anggota regu	6 orang
5.	PKWT	3 orang
6.	Kebersihan	5 orang
7.	Keamanan	3 orang
8.	PHL	1 orang

Sumber: Terminal

Di dalam terminal juga terdapat pegawai pegawai yang bekerja di terminal tersebut yaitu kepala terminal dengan jumlah satu orang, staff tata usaha yang mengatur pengurusan surat menyurat terdapat satu orang, kepala regu enam orang yang akan membantu kepala terminal karena tidak adanya wakil untuk membantu kerja kepala terminal, anggota terminal dengan jumlah enam orang, PKWT yaitu Pegawai Kontrak Waktu Tertentu dengan jumlah 3 orang, kebersihan lima orang guna membantu kebersihan terminal, kemanan yang terdiri tiga orang sebagai penjagaan terminal, serta PHL yaitu Pegawai Harian Lepas dengan jumlah 1 orang.

Tabel 4.2

Data Kepegawaian menurut Golongan

No.	Golongan	Jumlah
1.	III	8 orang
2.	II	1 orang

Sumber: Terminal

Pegawai terminal dengan jumlah 9 orang yang merupakan Pegawai Negeri Sipil dibagi atas 2 golongan yaitu golongan III dan golongan II. Golongan III dengan jumlah 8 orang dan golongan II dengan jumlah 1 orang.

Tabel 4.3

Data Kepegawaian menurut Pendidikan

No.	Pendidikan	Jumlah
1.	S1	5 orang
2.	D3	1 orang
3.	SMA	7 orang

Sumber: Terminal

Latar belakang pendidikan yang ditempuh oleh para pegawai ini juga bermacam-macam yaitu terdapat S1, D3, serta SMA. Jumlah pegawai yang menempuh pendidikan hingga S1 sebanyak 5 orang, untuk D3 sebanyak 1 orang dan dengan latar belakang pendidikan SMA sebanyak 7 orang.

Tabel 4.4

Data Kepegawaian menurut Jenis Kelamin

No.	Jenis Kelamin	Jumlah
1.	Laki-laki	9 orang
2.	Perempuan	4 orang

Sumber: Terminal

Pegawai terminal juga terdapat perempuan dan laki-laki dalam bertugas yaitu 9 orang laki-laki dan 4 orang perempuan.

c. Program Kerja dan Hasil Pelaksanaan

Tabel 4.5
Program 14 Tertib Terminal

No.	Jenis Tata Tertib
1.	Tertib pintu masuk/keluar
2.	Tertib Administrasi
3.	Tertib Fisik
4.	Tertib Kedatangan dan Keberangkatan
5.	Tertib Ruang Tunggu
6.	Tertib Sampah dan Kebersihan
7.	Tertib Loker
8.	Tertib Petugas
9.	Tertib Pedagang
10.	Tertib Retribusi
11.	Tertib Tarif
12.	Tertib Angkutan/ Pengemudi
13.	Tertib Stop Operasi/ Pengeluaran Kendaraan
14.	Tertib Pengawasan

Sumber: Terminal

Dalam sistem kerjanya, terminal mempunyai program kerja dan hasil pelaksanaan yaitu adanya tertib terhadap pintu masuk/keluar, tertib administrasi, tertib fisik, tertib kedatangan dan keberangkatan, tertib ruang tunggu, tertib sampah dan kebersihan, tertib loket, tertib petugas, tertib pedagang, tertib retribusi, tertib angkutan dan pengemudi, tertib stop operasi dan pengeluaran kendaraan serta tertib pengawasan.

d. Standar Operasional Pelayanan

Operasional Bus:

(a) Pintu Masuk Bus / Mikrolet Kedatangan

(b) Lajur Pengeteman

- Pengisian Penumpang yang akan berangkat
- Pencatatan jumlah penumpang yang akan berangkat

(c) Pintu keluar bus / Mikrolet berangkat

e. Temuan Penelitian

Pada penelitian ini ditemukan adanya ketidakpatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Lalu Lintas nomor 22 tahun 2009 pasal 126 yaitu *ngetem* di sembarang tempat atau berhenti tidak sesuai dengan markah jalan. Hal ini dibenarkan oleh informan yaitu Supriyadi yang mengatakan bahwa “Alasan supir *ngetem* adalah kurang tegasnya aparat dan penumpang yang malas untuk jalan ke terminal dengan keadaan membawa belanjaan dari pasar”¹ namun Supriyadi mempertegas bahwa alasan lain *ngetem* disembarang tempat adalah “karena ingin jaga jarak dengan mobil lainnya, supaya tidak terjadi rebutan penumpang”. Sejalan dengan Supriyadi, Febi Maulana selaku supir APB JT 03 juga menyatakan bahwa “*ngetem* begini ya karena ngikutin yang depan aja pada *ngetem*. Jadi saya ikut-ikutan aja biar sejalan sama supir yang lain”²

Hal ini juga dikemukakan oleh Sanusi bahwa “Armada yang terlalu banyak dengan luas terminal yang tidak besar sehingga tidak dapat

¹ Hasil wawancara dengan Supriyadi di Terminal Klender, 19 Maret 2017

² Hasil wawancara dengan Febi Maulana, 19 Maret 2017

menampung mobil *ngetem* di dalam (terminal)”³. Bukan hanya itu, Oji mengatakan bahwa ”Pembuatan gedung baru yang membuat terminal tidak seperti sebelumnya bisa digunakan untuk mengetem dan diberikan jalur disetiap jenis angkutan”⁴. Joko yang merupakan salah satu informan supir juga mengatakan bahwa “Penumpang lebih banyak di Pasar dibanding terminal, terminal dulu ada tempat untuk mengetem di dalam terminal pertrayek”. pendapat ini juga diperkuat oleh hasil observasi dan pengalaman yang dilakukan oleh peneliti bahwa memang penumpang lebih banyak terdapat di pasar dan pembangunan terminal saat ini jelas berbeda dengan sebelumnya karena tidak ada lagi tempat untuk *ngetem* para angkutan umum.

Menurut Lili Puspita kebiasaan supir yang selalu menunggu penumpang atau isitilah lainnya *ngetem* di rambu berhenti dengan latar S silang dengan maksud tidak boleh memberhentikan kendaraan di depan pasar karena luas terminal yang sempit, sehingga tidak dapat menampung armada yang berada di terminal. ⁵Sedangkan menurut Suprajat alasan supir *mengetem* di rambu berhenti dengan latar S Silang adalah:

“Supir *mengetem* karena mencari penumpang, bukan untuk membuat kemacetan, sebenarnya yang membuat para supir *ngetem* bukan karena luas terminal saja, akan tetapi keinginan penumpang yang selalu menginginkan hal-hal simple saja yaitu langsung naik angkot tanpa harus berjalan dan menunggu angkot di terminal dan halte” ⁶

³ Hasil wawancara dengan Sanusi, 19 Maret 2017

⁴ Hasil wawancara dengan Oji, 19 Maret 2017

⁵ Hasil wawancara dengan Lili Puspita di Terminal Klender, 31 Maret 2017

⁶ Hasil wawancara dengan Suprajat di Terminal Klender, 31 Maret 2017

Berdasarkan hal tersebut, alasan supir berhenti dengan latar S silang adalah karena luas terminal yang sempit dan keinginan penumpang yang selalu menginginkan hal-hal simple saja dalam berkendara umum seperti angkot. Sedangkan menurut Djoko Purnomo alasan supir *ngetem* adalah “bukan luas terminal yang kurang luas alasan supir *ngetem* karena sebenarnya saat ini gubernur membuat terminal hanya sebagai lintasan, jadi mobil tidak boleh lagi *ngetem* di terminal terlalu lama, begitu ada penumpang mobil harus jalan”⁷

Terminal Klender merupakan salah satu contoh tempat dengan supir yang *ngetem* di tempat yang tidak ditentukan, seperti di sepanjang jalan di depan pasar. Hal ini sebagaimana dikatakan oleh Lili Puspita “Supir *ngetem* di sepanjang jalan depan pasar karena banyak penumpang dari pasar dan penumpang malas untuk jalan ke terminal karena menghabiskan tenaga juga”⁸ Hal ini dipertegas kembali oleh Djoko Purnomo selaku Key Informan yang mengatakan bahwa “Posisi terminal yang menyebabkan supir *ngetem* karena terminal berhadapan dengan pasar”

⁷ Hasil wawancara dengan Djoko Purnomo di Terminal Klender, 5 April 2017

⁸ Hasil wawancara dengan Lili Puspita di Terminal Klender, 31 Maret 2017

Gambar 4.4.

keadaan terminal Klender berhadapan dengan Pasar



Sumber: Dokumentasi Peneliti (2017)

Temuan lainnya adalah kurangnya pengawasan dan penertiban yang dilakukan aparat DisHub seperti yang dikatakan beberapa informan seperti yang dikatakan oleh Oji yaitu “Dishub kurang tegas, hanya ada di pagi dan sore hari saja. Ketika jam pergi dan pulang kerja”⁹. Hal ini dipertegas kembali oleh Febi Maulana bahwa “Petugas yang juga kurang tegas, (kalau kata orang sini, jika orang kelurahan berangkat kerja, istirahat, dan pulang kerja saja Dishub menertibkan) karena terminal bersebelahan dengan kantor kelurahan Malaka Jaya”.

Namun, Suprajat menyatakan bahwa “Pengawasan yang dilakukan DiHub sangatlah bagus karena kinerja mereka yang baik membuat supir-supir yang sering melakukan adu mulut dan menimbulkan kericuhan sudah berkurang”¹⁰ dan pernyataan ini di pertegas kembali oleh Kepala Terminal selaku Key Informan yaitu Pak Djoko Purnomo bahwa:

⁹ Hasil wawancara dengan Oji di Terminal Klender, 19 Maret 2017

¹⁰ Hasil wawancara dengan Suprajat di Terminal Klender, 19 Maret 2017

“Pengawasan dan penertiban sudah dilakukan setiap hari, Sudin pun seminggu 2 kali atau seminggu sekali pasti melakukan penertiban. Bahkan, mobil di derek atau dikandangin selama sebulan untuk yang tidak layak jalan, kartu pengawasannya tidak ada atau tidak berlaku”¹¹

Berdasarkan hal tersebut bahwa kepatuhan supir dipengaruhi oleh pengawasan dan ketertiban yang dilakukan oleh Dishub.

Temuan lainnya adalah ketidakpatuhan supir yang tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte yang sudah tersedia. Hal ini telah dikonfirmasi dan dibenarkan oleh supir-supir selaku informan dalam penelitian ini. Seperti yang dikemukakan oleh salah satu informan yang peneliti lakukan wawancara tanpa sepengetahuan informan, beliau mengatakan bahwa

“Halte yang tersedia hanya sedikit membuat kesulitan untuk menurunkan penumpang di halte dan juga penumpang tidak mau diturunkan di halte karena jauh dari tempat mereka turun, lagipula daerah APB ini adalah perkampungan, jadi penumpang turun dari gang ke gang saja”¹²

Menurut Sutan “halte tidak ada, sehingga dapat menaikkan dan menurunkan penumpang dimana saja. Menurut saya halte hanya untuk angkutan bus kota saja bukan angkot yang masuk perkampungan”¹³. Febi Maulana selaku Informan juga mengatakan bahwa

“Tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte karena jumlah halte sedikit, ada juga beberapa penumpang yang mau turun di halte tetapi halte bayangan (halte yang terdapat tiang dan lambang DisHubnya). Tetapi, sebenarnya tidak perlu turun di halte karena APB bukan bus.”¹⁴

Lili Puspita selaku informan penumpang membenarkan bahwa “Jarak halte ke rumah saya itu jauh, lagipula, jumlah halte yang saya tau itu sedikit

¹¹ Hasil wawancara dengan Djoko Purnomo di Terminal Klender, 5 April 2017

¹² Hasil wawancara dengan informan di Terminal Klender, 10 Maret 2017

¹³ Hasil wawancara dengan Sutan di Terminal Klender, 19 Maret 2017

¹⁴ Hasil wawancara dengan Febi Maulana di Terminal Klender, 19 Maret 2017

atau minim”¹⁵. Informan penumpang lainnya yaitu Suprajat juga membenarkan bahwa “posisi halte tidak pas dengan rumah saya, halte kurang memadai dan peletakan halte yang kurang pas”¹⁶. Pendapat ini juga diperkuat oleh hasil observasi dan pengalaman yang dilakukan oleh peneliti bahwa memang supir-supir tidak menurunkan penumpang di halte, supir cenderung menurunkan penumpang dari gang ke gang saja.

Namun, hal ini ditegaskan oleh Key Informan Bapak Djoko Purnomo bahwa:

“Menurunkan dan menaikkan penumpang di halte adalah hal wajib. APB itu memiliki terminal dan halte. Tidak boleh sembarangan berhenti, memang ada halte yang dekat dan jauh dari tempat turunnya penumpang, namun kerjasama antar penumpang dan pengemudi yang kurang sehingga tidak dapat tercapainya peraturan yang ada. Halte yang dibuat sudah banyak, tidak ada kekurangan”¹⁷

Berdasarkan hal tersebut maka diperlukannya kerjasama antara penumpang dan supir untuk patuh naik dan turun di halte yang sudah disediakan.

Temuan lainnya berdasarkan substansi yang ada di dalam pasal 126 adalah pengoperasian izin trayek, ditemukan bahwa terdapat ketidakpatuhan supir dalam hal ini yaitu supir beroperasi tidak sesuai dengan trayek yang ada. Hal ini dibenarkan oleh informan supir yaitu Sanusi pengemudi APB JT 01 bahwa:

“Tidak sesuai dengan izin trayek karena unit yang sedikit, sekitar 12 unit saja. Unit sedikit juga karena peremajaan yaitu APB beroperasi yang ditentukan hanya tahun 2000 ke atas, membuat supir berat untuk

¹⁵ Hasil wawancara dengan Lili Puspita di Terminal Klender, 31 Maret 2017

¹⁶ Hasil wawancara dengan Suprajat di Terminal Klender, 19 Maret 2017

¹⁷ Hasil wawancara dengan Djoko Purnomo di Terminal Klender, 5 April 2017

membayar DP sekitar Rp.3.700.000 dengan cicilan Rp.125.000 untuk mobil saja, belum perawatan dan lain sebagainya.”¹⁸

Hal ini menunjukkan bahwa ketidakpatuhan supir dikarenakan supir mempertimbangkan untung dan rugi dalam pengoperasian APB dalam trayek.

Pernyataan ini juga dibenarkan oleh Supriyadi selaku informan supir bahwa:

“Tidak sampai trayek yang ditentukan karena supir menimbang untung dan rugi jalan raya ke terminal Pulogebang yang jauh dan macet. Sehingga supir dan pemilik mobil 03 membuat kesepakatan untuk bergilir masuk ke terminal Pulogebang”

Bukan hanya itu, Sanusi juga menyatakan hal yang sama mengenai pengoperasian izin trayek yang tidak sesuai ini bahwa:

“Tidak sampai trayek juga merupakan kesepakatan supir tanpa sepengetahuan DisHub karena jika DisHub tahu maka izin trayek akan dicabut. Bukan hanya itu, perjalanan yang memakan waktu 1,5 jam juga memakan waktu dengan jumlah mobil yang sedikit, akibatnya penumpang complain karena menunggu lama APB 01”

Salah satu Informan yang peneliti lakukan wawancara tanpa sepengetahuan informan yaitu supir APB JT 03 juga mengatakan bahwa:

“Jumlah penumpang yang sedikit ke arah Pulogebang dan tidak adanya penumpang di Pulogebang, membuat supir dan pemilik mobil menghidupkan trayek dengan menggunakan sistem bagi yaitu sekitar 12 unit untuk masuk ke Pulogebang setiap harinya. Tanpa sepengetahuan DisHub”¹⁹

Pernyataan diatas menunjukkan bahwa ketidakpatuhan supir terhadap trayek bukan hanya supir tetapi juga merupakan kesepakatan antar supir dan pemilik mobil, serta jumlah mobil yang sedikit. Menurut Suprajat “APB yang tidak sesuai trayek adalah hal yang merugikan penumpang dan harus ditindak karena merugikan penumpang yang seharusnya naik mobil sekali, jadi harus

¹⁸ Hasil wawancara dengan Sanusi di Terminal Klender, 19 Maret 2017

¹⁹ Hasil wawancara dengan Informan di Terminal Klender, 19 Maret 2017

dua kali”²⁰. Berbeda dengan Lili Puspita yang menyatakan bahwa “jika tidak diturunkan sesuai dengan trayek ya tidak apa-apa dari pada nantangin supir”²¹. Pendapat ini juga diperkuat oleh hasil observasi dan pengalaman yang dilakukan oleh peneliti bahwa selama peneliti melakukan penelitian terhadap trayek, supir tidak pernah menurunkan penumpang sampai trayek akhir kecuali dengan regu-regu yang seharusnya berhenti sampai trayek akhir pada hari tersebut.

Namun, masalah ini dipertegas oleh Key Informan, selaku kepala Terminal yaitu Bapak Djoko Purnomo bahwa “trayek sudah ditentukan oleh pusat, jika tidak ada penumpang dan merasa keberatan seharusnya jalurnya dialihkan dengan supir mengajukan pengalihan jalan kepada Sudin”²².

²⁰ Hasil wawancara dengan Suprajat di Terminal Klender, 31 Maret 2017

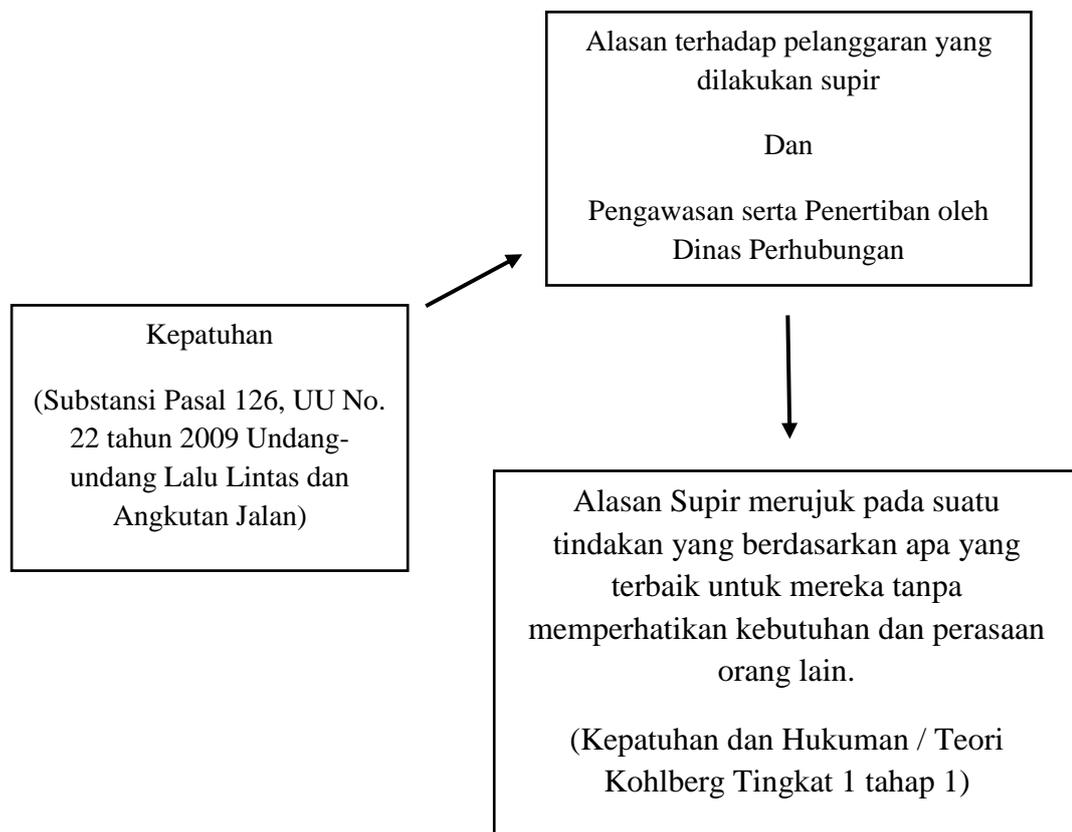
²¹ Hasil wawancara dengan Lili Puspita di Terminal Klender, 31 Maret 2017

²² Hasil wawancara dengan Djoko Purnomo di Terminal Klender, 4 April 2017

B. Pembahasan Hasil Penelitian

Bagan 4.1

Kepatuhan Supir terhadap Pelaksanaan UU. No 22 tentang LLAJ



1. Tempat memberhentikan, mengetem (menurunkan dan menaikkan penumpang)

Dari hasil temuan di atas, dapat diketahui bahwa ketidakpatuhan supir memiliki beberapa alasan disetiap pelanggaran yang dibuat oleh supir tersebut. Namun, alasan yang dikemukakan oleh para supir merujuk pada suatu tindakan yang berdasarkan apa yang terbaik untuk mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain. Ini terbukti kebenarannya berdasarkan hasil wawancara peneliti dengan beberapa supir mengenai

masalah alasan mereka *mengetem* atau menunggu penumpang di sembarang tempat, seperti yang dikatakan oleh Joko selaku supir APB JT 01 jurusan Perumnas Klender – Rawamangun yaitu “penumpang lebih banyak di Pasar dibanding terminal, terminal dulu ada tempat untuk *mengetem* di dalam terminal pertrayek”.

Bukan hanya Joko, Supriyadi yang juga merupakan informan dan supir APB JT 03 Jurusan Perumnas Klender - Pulogebang juga mengatakan bahwa “alasan supir *mengetem* adalah kurang tegasnya aparat dan penumpang yang malas untuk jalan ke terminal dengan keadaan membawa belanjaan dari pasar”. Pernyataan-pernyataan tersebut membuktikan bahwa, supir-supir tersebut melakukan ketidakpatuhan karena tidak ingin dirugikan oleh jumlah penumpang yang didapat setiap harinya, dengan melanggar peraturan yang jelas sudah tertera di dalam Pasal 1 ayat 13 UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu “Terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan”.

Hal ini berarti bahwa terminal adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, yang berarti pula bahwa supir mempunyai kewajiban dan keharusan untuk menaikkan penumpang dan menurunkan penumpang di terminal tanpa alasan apapun. Begitupula dengan kesadaran penumpang yang juga diperlukan dan mengetahui pula bahwa mereka memiliki kewajiban naik dan turun di tempat yang sudah disediakan yaitu

terminal. Seperti yang dikatakan oleh Suprajat, selaku penumpang APB JT 01 jurusan Perumnas Klender – Rawamangun yaitu “Keinginan penumpang yang selalu menginginkan hal-hal *simple* saja”. Bukan hanya Suprajat, Lili Puspita yang merupakan informan penumpang menyatakan bahwa “Supir *mengetem* disepanjang jalan depan pasar karena banyak penumpang dari pasar dan penumpang malas untuk jalan ke terminal karena menghabiskan tenaga juga”. Dari pernyataan tersebut dapat dikatakan bahwa kesadaran penumpang juga kurang terhadap aturan yang ada.

Supir-supir APB juga telah melanggar rambu-rambu lalu lintas yang ada seperti yang tertera jelas di depan pasar yaitu latar S Silang yang berarti dilarang untuk berhenti disepanjang jalan pasar, namun supir tetap melakukan hal tersebut yang membuat jalan menjadi semakin macet. Aturan yang dibuat sudah jelas di Pasal 1 ayat 17 UU No. 22 tahun 2009 bahwa

“Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan Jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi Pengguna Jalan”

Dari pernyataan tersebut, bahwa rambu lalu lintas adalah hal yang penting ditaati karena yang dinamakan peringatan, larangan, perintah atau petunjuk akan bertujuan untuk mengarahkan agar pengguna jalan mendapatkan keamanan ataupun kenyamanan dalam perjalanan yang akan berdampak baik pula untuk pengguna jalan yang lain.

Namun, alasan lain supir-supir *mengetem* atau menunggu penumpang di tempat yang tidak ditentukan adalah pembangunan gedung yang mengakibatkan luas terminal menjadi sempit sehingga tidak dapat

menampung jumlah armada yang. Hal inipun dikemukakan oleh beberapa supir, seperti yang dikatakan oleh Oji selaku supir APB JT 01 jurusan Perumnas Klender – Rawamangun yaitu “Pembuatan gedung baru yang membuat terminal tidak seperti sebelumnya bisa digunakan untuk *mengetem* dan diberikan jalur disetiap jenis angkutan” . Bukan hanya Oji, tetapi Sanusi selaku supir APB JT 01 juga mengatakan hal serupa bahwa “armada yang banyak dengan luas terminal yang tidak besar sehingga tidak dapat menampung mobil untuk *mengetem* di dalam (terminal)”

Dari alasan-alasan tersebut yang diperkuat oleh pernyataan-pernyataan para informan mengenai luas terminal yang tidak memungkinkan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang adalah benar adanya dari hasil observasi yang dilakukan peneliti, namun nyatanya pembuatan terminal model seperti ini memiliki alasan yang tertera di pasal 21 ayat 3 Perda No. 5 tahun 2014 tentang transportasi yaitu “Terminal dapat dibangun terpadu dengan pusat kegiatan ekonomi, kegiatan pemerintahan dan/atau kegiatan lainnya dengan mengacu pada konsep pembangunan berorientasi pada simpul Angkutan umum massal (*Transit Oriented Development*).

Dari pasal tersebut dapat dikatakan bahwa pembangunan dengan gedung yang besar di dalam terminal juga merupakan peraturan yang sudah dibuat. Maksudnya adalah, terminal seperti saat ini merupakan terminal yang sudah sesuai dengan aturan yang ada yaitu Terminal Terpadu, dimana terminal bukan lagi tempat untuk *mengetem*, tetapi tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang atau angkutan umum sebagai tempat putaran

saja, bukan lagi sebagai tempat mengetem karena terminal bukan merupakan tempat pull sebuah kendaraan umum, akan tetapi hanya sebagai tempat menaikkan dan menurunkan penumpang. Terminal terpadu yang dimaksud juga sebagai kegiatan ekonomi yaitu gedung yang dibuat sedemikian rupa untuk dipadukan sebagai pusat kegiatan ekonomi, yang di dalam gedung tersebut dapat dibuat seperti *foodcourt* atau jenis kegiatan ekonomi lainnya. Bukan hanya kegiatan ekonomi di dalam gedung tersebut juga sebagai kantor dari terminal itu sendiri.

Hal ini juga dipertegas oleh bapak Djoko Purnomo selaku key informan, beliau mengatakan bahwa

“Bukan luas terminal yang kurang luas alasan supir *mengetem* karena sebenarnya saat ini gubernur membuat terminal hanya sebagai lintasan, jadi mobil tidak boleh lagi mengetem di terminal terlalu lama, begitu ada penumpang harus jalan”.

Dari pernyataan tersebut jelas bahwa terminal yang dibuat dengan luas dan gedung seperti saat ini merupakan peraturan yang sudah dibuat guna menjadikan terminal sebagai terminal terpadu yaitu terminal hanya sebagai tempat untuk menurunkan dan menaikkan penumpang saja, bukan sebagai tempat *mengetem* seperti yang dikemukakan oleh informan atau supir supir APB tersebut, dan juga yang dimaksud dengan terminal terpadu dengan gedung yang ada adalah sebagai kantor terminal dan adanya pusat kegiatan ekonomi juga didalamnya. Namun, dari hasil pengamatan peneliti, di dalam gedung belum terdapat pusat kegiatan ekonomi, yang ada hanya kantor dari terminal itu sendiri.

Bukan hanya itu, alasan-alasan supir-supir *ngetem* adalah posisi terminal yang kurang strategis yaitu terminal dan pasar yang berhadapan atau berseberangan, seperti yang dikemukakan oleh Key Informan yaitu bapak Djoko Purnomo bahwa “Posisi terminal yang menyebabkan supir mengetem karena terminal berhadapan dengan pasar”. Namun nyatanya dalam pembangunan terminal sudah dibuat peraturan sedemikian rupa yang diatur oleh dinas tata kota yaitu dengan melakukan survey dan kelayakan terminal atau disebut analisa kelayakan lalu lintas dan analisa dampak mengenai lingkungan, lalu dilakukan kajian-kajian dan lain sebagainya. Hal ini sudah dimuat oleh UU No. 22 tahun 2009 Pasal 37 ayat 2 tentang penetapan lokasi terminal yaitu:

“Penetapan lokasi Terminal dilakukan dengan memperhatikan tingkat aksesibilitas pengguna jasa angkutan, kesesuaian lahan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah Nasional, Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi, dan Rencana Wilayah Tata Ruang Wilayah Kabupaten/Kota kesesuaian dengan rencana pengembangan dan atau kinerja jaringan jalan, jaringan trayek, dan jaringan lintas, kesesuaian dengan rencana pengembangan atau pusat kegiatan, keserasian dan keseimbangan dengan kegiatan, kelayakan teknis, finansial, dan ekonomi, keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, kelestarian lingkungan hidup”

Dari peraturan tersebut dapat diketahui bahwa dalam penempatan lokasi terminal bukan dibangun dengan sembarang saja, tetapi melalui kajian-kajian berdasarkan pertauran yang ada, hal inipun di tegaskan dalam Perda No. 5 tentang transportasi di Pasal 69 yaitu:

“Kegiatan perencanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 68 huruf a meliputi: identifikasi masalah lalu lintas, inventarisasi dan analisis situasi arus lalu lintas, inventarisasi dan analisis kebutuhan angkutan orang dan barang, inventarisasi dan analisis ketersediaan atau daya tampung jalan, inventarisasi dan analisis ketersediaan

atau daya tampung kendaraan, inventarisasi dan analisis angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, inventarisasi dan analisis dampak lalu lintas, penetapan tingkat pelayanan, penetapan rencana kebijakan pengaturan penggunaan jaringan jalan dan gerakan lalu lintas”

Dari peraturan yang dibuat tersebut dapat dikatakan bahwa dalam pembuatan terminal tidaklah serta merta dibuat tanpa melakukan beberapa kajian kajian, akan tetapi dalam pembuatan terminal banyak sekali pertimbangan-pertimbangan yang dibuat seperti identifikasi, analisis serta inventarisasi dalam hal masalah lalu lintas, situasi arus lalu lintas, kebutuhan angkutan orang dan barang, ketersediaan atau daya tampung jalan, daya tampung kendaraan, angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas, dampak lalu lintas, penetapan tingkat pelayanan serta penetapan rencana kebijakan pengaturan pengguna jaringan jalan dan gerakan lalu lintas.

Pada kenyataannya, bukan hanya masalah *mengetem* saja, dari hasil temuan lainnya berdasarkan Pasal 126 UU Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berkaitan dengan menurunkan dan menaikkan penumpang di halte masih terdapat ketidakpatuhan supir juga. Seperti yang di buat dalam Pasal 1 ayat 14 UU No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa “Halte adalah tempat pemberhentian kendaraan bermotor umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang”. Hal tersebut menjelaskan bahwa selain terminal, tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang adalah halte. Akan tetapi, dari hasil pengamatan yang dilakukan peneliti bahwa terdapat ketidakpatuhan supir yaitu supir-supir APB JT 01 maupun JT 03 masih melanggar aturan yang ada, hal ini dikatakan oleh informan-informan

peneliti bahwa mereka melakukan ini memiliki alasan-alasan terhadap ketidakpatuhan ini. Seperti yang dikatakan oleh informan supir yang diwawancarai tanpa sepengetahuan informan bahwa:

“Halte yang tersedia hanya sedikit membuat kesulitan untuk menurunkan penumpang di halte dan juga penumpang tidak mau diturunkan di halte karena jauh dari tempat mereka turun, lagipula daerah APB ini adalah perkampungan, jadi penumpang turun dari gang ke gang saja”

Bukan hanya itu, informan selaku supir yang lainpun seperti Sultan juga membenarkan dengan pernyataan “halte tidak ada, sehingga dapat menaikkan dan menurunkan penumpang dimana saja dan halte hanya untuk angkutan bus kota saja bukan angkot yang masuk perkampungan”, pernyataan ini juga sama adanya dilontarkan oleh Febi Maulana yang juga selaku supir yaitu:

“Tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte karena jumlah halte sedikit, ada juga beberapa penumpang yang mau turun di halte tetapi halte bayangan (halte yang terdapat tiang dan lambang DisHubnya). Tetapi, sebenarnya tidak perlu turun di halte karena APB bukan bus”

Hal tersebut dapat dikatakan bahwa halte yang terdapat disepanjang trayek tidaklah cukup dan memadai untuk melaksanakan peraturan yang ada dan sudah dibuat. Namun, pernyataan ini tidak sesuai dengan keadaan yang sebenarnya. Berdasarkan hasil observasi yang dilakukan peneliti, halte yang ada terdapat diposisi yang pas dan banyaknya sudah cukup dengan kebutuhan penumpang. Dalam pembuatan halte sama dengan pembuatan terminal yang tidak dapat dibuat dengan sembarang, pembuatan halte dibuat dengan kajian-kajian tertentu oleh Dinas Perhubungan dengan menggunakan rekayasa lalu lintas dan kemudian akan rekayasa sesuai dengan kebutuhan yang ada di dalam

suatu trayek, kemudian dilihat dimana tempat-tempat orang berkumpul dan akan di survey terlebih dahulu.

Hal ini juga ditegaskan dalam Perda No. 5 tahun 2014 tentang transportasi di Pasal 43 yaitu “Setiap pengemudi kendaraan bermotor umum wajib menunggu, menaikkan, atau menurunkan penumpang atau barang pada halte” jadi kewajiban supir adalah menaikkan dan menurunkan penumpang di halte, peraturan tetaplh sebuah peraturan dan tidak ada alasan untuk melanggar karena ini adalah kewajiban supir. Halte dibuat adalah untuk mempermudah supir dan masyarakat. Contohnya adalah supir tidak perlu capek-capek untuk memberhentikan mobil secara tiba-tiba karena jika terdapat halte, supir sudah mempunyai ketentuan dan kepastian dimana harus berhenti dan mendapatkan penumpang.

Terdapatnya halte kemacetan yang terjadi akan berkurang, supir tidak perlu untuk menunggu penumpang disepanjang jalan karena penumpang dengan sendirinya menunggu di halte dan turun di halte. Kemudian, keselamatan pun berpengaruh terhadap kepatuhan supir dan penumpang. Misalnya, bahaya dalam menunggu dipinggir jalan yang akan berdampak kepada keselamatan penumpang, jika ada halte penumpang akan lebih aman untuk menunggu dan dalam memenuhi aspek tersebut Perda No. 5 tahun 2014 menuangkan peraturan dalam Pasal 43 ayat 4 yaitu:

“Guna memenuhi aspek keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas Jalan, pemanfaatan Halte sebagaimana dimaksud pada ayat (3) wajib mendapat rekomendasi teknis dari Kepala Dinas dan dilaksanakan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan”

Dari hal tersebut, dapat dikatakan bahwa pemerintahan akan terus memberikan hal terbaik guna keselamatan masyarakat dalam bidang transportasi.

Para informan selaku penumpang seperti Lili Puspita mengatakan bahwa “Jarak halte ke rumah saya itu jauh. Lagipula, halte yang saya tau itu sedikit dan minim”. Sama dengan Lili Puspita, Suprajat juga membenarkan bahwa “posisi halte tidak pas dengan rumah saya, halte kurang memadai dan peletakkan halte yang kurang pas” dari kedua pernyataan yang dikemukakan dapat disimpulkan bahwa kesadaran penumpang juga berperan penting dalam mewujudkan peraturan ini, adanya rasa keinginan patuh terhadap hukum juga harus diperbaiki, sehingga adanya kerjasama antara pengendara APB dengan para penumpang yang ada.

Namun, masalah halte ini sebenarnya juga merujuk kepada penggunaan halte tersebut. Beberapa masyarakat di luar sana menjadikan halte sebagai tempat yang tidak semestinya, seperti jualan di dalam halte, padahal hal ini sudah dilarang. Maka dari itu, kerjasama memang sangat diperlukan dalam mewujudkan aturan-aturan yang ada. Permasalahan ketidakpatuhan supir yang tidak menurunkan dan menaikkan penumpang juga berdampak pada ketidakpatuhan supir pada marka jalan yang ada, supir jadi bebas menurunkan di marka jalan yang jelas tidak boleh berhenti di marka jalan tersebut, contohnya memberhentikan kendaraan di marka melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti. Padahal, marka jalan ini diatur pula pada UU No. 22 tahun 2009 Pasal 1 ayat 18 yaitu

“Marka jalan adalah suatu tanda yang ada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang

membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas, dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas”

Dari pernyataan dalam pasal tersebut, dapat dikatakan bahwa marka jalan penting dalam kepentingan lalu lintas karena marka jalan berfungsi untuk membatasi daerah lalu lintas, sehingga pengguna jalan tidak bisa semaunya dalam berlalu lintas. Pernyataan mengenai kepatuhan supir untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di halte ini juga dibenarkan oleh Key Informan selaku Kepala Terminal Klender Bapak Djoko Purnomo, beliau mengatakan bahwa

“Menurunkan dan menaikkan penumpang di halte adalah hal wajib. APB itu memiliki terminal dan halte. Tidak boleh sembarangan berhenti, memang ada halte yang dekat dan jauh untuk turunnya penumpang. Namun, kerjasama antar penumpang dan pengemudi yang kurang sehingga tidak dapat tercapainya peraturan yang ada. Halte yang dibuat sudah banyak, tidak ada kekurangan”

Dari hasil wawancara dengan bapak Djoko, dapat disimpulkan bahwa jauh atau dekatnya sebuah halte adalah sebuah kewajiban pengemudi dan penumpang untuk menaikkan dan menurunkan penumpang di halte karena peraturan akan menjadi sebuah peraturan untuk tercapainya keamanan dan kenyamanan dalam masyarakat. Bukan hanya itu saja, kerjasama dalam mewujudkan peraturan yang ada karena warga negara yang baik adalah warga negara yang mentaati dan mematuhi peraturan yang ada.

2. Pengoperasian izin Trayek

Ketidakpatuhan supir selain memberhentikan kendaraan di sembarang tempat (mengetem), tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte atau terminal adalah pengoperasian APB tidak sesuai dengan izin

trayek yang ada. Seperti yang dikatakan oleh informan supir yang diwawancari peneliti tanpa sepengetahuan informan bahwa

“Jumlah penumpang yang sedikit ke arah Pulogebang dan tidak adanya penumpang di Pulogebang, membuat supir dan pemilik mobil menghidupkan trayek dengan menggunakan sistem bagi yaitu sekitar 12 unit untuk masuk ke Pulogebang setiap harinya. Tanpa sepengetahuan DisHub”

Dari pernyataan informan tersebut dapat dikatakan bahwa memang benar adanya ketidakpatuhan supir dengan alasan tidak adanya jumlah penumpang yang akan membuat supir rugi untuk mengoperasikan mobil samapai dengan izin trayek. Bukan hanya itu, informan lainnya yaitu Sanusi mengatakan bahwa:

“Tidak sampai trayek juga merupakan kesepakatan supir tanpa sepengetahuan DisHub karena jika DisHub tahu maka izin trayek akan dicabut. Bukan hanya itu, perjalanan yang memakan waktu 1,5 jam juga memakan waktu dengan jumlah mobil yang sedikit, akibatnya penumpang komplain karena menunggu lama APB 01”

Ternyata, bukan hanya masalah penumpang saja supir tidak sampai atau mengoperasikan APB sesuai dengan trayek tetapi juga karena jumlah mobil APB yang sedikit, seperti yang dijelaskan oleh supir APB JT 01. Kemudian, bapak Sanusi mempertegas alasan mobil yang sedikit yaitu

“Unit yang sedikit karena peremajaan mobil APB yang beroperasi ditentukan hanya tahun 200 ke atas, membuat supir berat untuk membayar DP sekitar Rp. 3.700.000 dengan cicilan Rp. 125.000 untuk mobil saja, belum perawatan dan lain sebagainya”

Bukan hanya Sanusi saja, Supriyadi selaku supir APB JT 03 juga membenarkan bahwa ketidakpatuhan supir terhadap trayek yaitu:

“Tidak sampai trayek yang ditentukan karena supir menimbang untung dan rugi jalan raya ke terminal Pulogebang yang jauh dan

macet. Sehingga supir dan pemilik mobil 03 membuat kesepakatan untuk bergilir masuk ke terminal Pulogebang”

Dari pernyataan pernyataan di atas, dapat disimpulkan bahwa ketidakpatuhan supir ini memang karena jumlah mobil yang minim dan sedikitnya penumpang di arah trayek tertentu. Namun, jika diketahui trayek adalah izin pengoperasian yang sudah diatur arah, jalur dan jurusan serta penomoran mobil. Karena trayek ini sudah diatur pula dalam UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 143 yaitu:

“Kriteria pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 a harus memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan dan menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota, dan lintas batas negara, dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan”

Dari pasal tersebut dapat kita simpulkan bahwa trayek adalah suatu rute tetap yang sudah ditentukan dan teratur. Dalam pembuatan trayek pun melalui beberapa kajian dan kebutuhan seperti yang tertera di dalam pasal 144 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa:

“Jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum disusun berdasarkan tata ruang wilayah, tingkat permintaan jasa angkutan, kemampuan penyediaan jasa angkutan, ketersediaan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, kesesuaian dengan kelas jalan, keterpaduan intramoda angkutan dan keterpaduan antar moda angkutan”

Jelas bahwa, trayek APB JT 01 dan APB JT 03 sudah melanggar ketentuan yang ada, alasan tidak ada penumpang maupun jumlah mobil yang sedikit bukanlah sebuah alasan karena semua sudah disusun berdasarkan kebutuhan yang ada dari segi tata ruang, tingkat permintaan, kemampuan penyediaan,

ketersediaan jaringan, kesesuaian kelas jalan, keterpaduan intermoda hingga antarmoda atau bisa disebut bentuk rencana umum jaringan trayek, seperti yang tertera dalam Pasal 145 ayat 1 yaitu “Yaitu jaringan trayek dan kebutuhan kendaraan bermotor umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 144 disusun dalam bentuk rencana umum jaringan trayek”.

Penyusunan ini bukanlah hal yang serta merta singkat dalam hitungan bulan saja, dalam prosesnya, masalah trayek ini dikaji secara terus menerus selama 5 tahun lamanya, seperti yang terdapat dalam Pasal 145 ayat 4 bahwa “Rencana umum jaringan trayek sebagaimana dimaksud pada ayat 1 dikaji ulang secara berkala paling lama 5 tahun”. Jelas bahwa dalam penentuan trayek ini tidak bisa sembarangan atau asal saja. Namun nyatanya, APB JT 01 yang beroperasi sampai dengan tujuan Rawamangun hanya sampai Duren Sawit saja dan menurunkan penumpang tidak sesuai dengan trayek yang ditentukan, begitupun dengan APB JT 03 yang seharusnya beroperasi sampai dengan Pulogebang hanya sampai Pupar dan menurunkan penumpang sama halnya dengan APB JT 01 tidak sampai dengan tujuan. Hal ini pun diatur dan dipertegas kembali di Pasal 153 UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu:

“Angkutan orang dengan tujuan tertentu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 151 huruf b dilarang menaikkan dan atau menurunkan penumpang disepanjang perjalanan untuk keperluan lain di luar pelayanan angkutan orang dalam trayek”.

Pernyataan tersebut membenarkan dan melarang pengendara angkutan umum untuk menurunkan penumpang disembarang tempat yang tidak sesuai dengan izin trayek di luar keperluan lain.

Hal ini pun ditanggapi oleh Suprajat selaku penumpang APB JT 01 bahwa “APB yang tidak sesuai dengan trayek adalah hal yang merugikan penumpang dan harus ditindak karena merugikan penumpang yang seharusnya naik mobil sekali, jadi harus dua kali”. Namun, berbeda dengan Suprajat, Lili Puspita selaku penumpang APB JT 03 menyatakan bahwa “Jika tidak diturunkan sesuai dengan trayek ya tidak apa-apa dari pada menantang supir”. Jelas bahwa, pemotongan trayek ini merugikan penumpang dan memang harus ada tindakan dalam hal ini.

Masalah pemotongan trayek ini dipertegas oleh Key Informan, selaku Kepala Terminal yaitu Bapak Djoko Purnomo. Beliau mengatakan bahwa “Trayek sudah ditentukan oleh pusat, jika tidak ada penumpang dan merasa keberatan seharusnya jalur dialihkan oleh supir dengan mengajukan pengalihan jalan kepada Sudin”. Seperti yang dikatakan pak Djoko, seharusnya jika memang supir merasa keberatan terhadap trayek yang ditentukan, para supir bisa mengajukan pengalihan jalan kepada Sudin.

Namun, dalam penentuan trayek seperti yang sudah dijelaskan di Pasal 144 maupun 145 bahwa dalam trayek haruslah dilakukan kajian mendalam untuk menentukannya dari segi tata ruang yaitu lihat kelayakan ruang yang ada untuk trayek, tingkat permintaan masyarakat, kemampuan penyediaan angkutan umum tersebut, ketersediaan jaringan jalan, kesesuaian kelas jalan seperti perkotaan maupun perdesaan, keterpaduan intermoda hingga antarmoda atau bisa disebut bentuk rencana umum jaringan trayek.

Jadi, tidak mungkin pemberian trayek diberikan secara mudah karena dalam prosesnya pun sangatlah sulit. Oleh karena itu, seharusnya supir bisa patuh terhadap aturan yang ada bukan tindakan yang berdasarkan apa yang terbaik untuk mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain. Karena aturan dibuat seyogyanya untuk kepentingan dan kebutuhan bersama pula.

3. Pengawasan dan Penertiban yang dilakukan oleh Dishub

Namun dari keseluruhan ketidakpatuhan supir APB, baik APB JT 01 jurusan Perumnas Klender – Rawamangun maupun APB JT 03 jurusan Perumnas Klender – Pulogebang, peneliti menemukan bahwa supir selaku para informan yang menyatakan bahwa ketidakpatuhan mereka disebabkan oleh kurangnya pengawasan serta penertiban yang dilakukan aparat Dishub. Seperti yang dikatakan oleh Oji selaku informan supir bahwa “Dishub kurang tegas, hanya ada di pagi dan sore hari saja ketika jam pergi dan pulang kerja”. Hal ini dipertegas kembali oleh Febi Maulana bahwa

“Petugas yang kurang tegas (kalau kata orang sini, jika orang kelurahan berangkat kerja, istirahat, dan pulang kerja saja DisHub menertibkan) karena terminal bersebelahan dengan kantor kelurahan Malaka Jaya.”

Dari pernyataan para informan di atas, jelas bahwa supir-supir memang memerlukan perhatian khusus dalam mewujudkan kepatuhan, adanya sebuah kepatuhan berhubungan dengan pengawasan oleh aparat DisHub.

Pengawasan merupakan hal penting, namun peraturan ditaati bukan karena adanya sebuah pengawasan saja tetapi juga karena adanya kesadaran

diri sendiri untuk menjadi lebih baik lagi. Lagipula, bukan pengawasan yang kurang ataupun hanya ada di sore dan pagi hari saja. Pengawasan oleh DisHub memang memiliki jam jam tertentu atau jam operasional yaitu di dalam lalu lintas itu terdapat jam 7-9 dan 4-6 melayani kelancaran masyarakat dalam beraktifitas pagi, seperti ke kantor, berangkat sekolah dan 4-6 yang melayani masyarakat ketika selesai beraktifitas.

Namun pernyataan para informan selaku supir APB JT 01 maupun APB JT 03 dibantah oleh para informan selaku penumpang. Suprajat menyatakan bahwa “pengawasan yang dilakukan Dishub sangatlah bagus karena kinerja mereka yang baik membuat supir-supir yang sering melakukan adu mulut dan menimbulkan kericuhan sudah berkurang”. Berarti benar adanya jika pengawasan berjalan, supir-supir APB ini akan patuh. Beda halnya jika pengawasan tidak ada, maka ketidakpatuhan pun akan terjadi karena hukuman yang diberikan pun termasuk ke dalam kriteria hukuman yang membuat para supir jera yaitu melakukan stop operasi selama 2 minggu, hukuman ini pasti akan membuat para supir jera karena mereka setiap hari mengantongi uang untuk kredit mobil Rp. 150.000, bisa dibayangkan jika dijalankan stop operasi selama 2 minggu lamanya.

Hal ini pun dikonfirmasi kepada key informan yaitu bapak Djojo Purnomo selaku Kepala Terminal. Beliau menyatakan:

“Pengawasan dan penertiban dilakukan setiap hari, Sudin pun seminggu 2 kali atau seminggu sekali pasti melakukan penertiban. Bahkan, mobil diderek atau dikandangin selama sebulan untuk yang tidak layak jalan, kartu pengawasannya tidak ada atau tidak berlaku”

Pengawasan sudah dilakukan sangat baik, dari segi penertiban maupun hukuman. Hanya saja kepatuhan terhadap aturan ini berlaku ketika pengawasan itu sendiri ada. Kesadaran supir terhadap aturanlah yang sangat minim sehingga kepatuhan masih bergantung terhadap hukuman yang ada.

Merujuk pada Teori Kohlberg mengenai hukuman dan kepatuhan terhadap ketidakpatuhan dan alasan yang dikemukakan oleh para supir APB selaku informan, bahwa benar adanya bahwa kepatuhan supir masih dipengaruhi oleh hukuman yang ada. Pada teori Kohlberg tahap 1 tentang hukuman dan kepatuhan yang dinyatakan bahwa seseorang membuat keputusan berdasarkan apa yang terbaik untuk mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain dan aturan yang ditaati hanya berdasarkan pada kehendak pribadi, dan perbuatan salah senantiasa dikaitkan dengan perolehan hukuman.

Teori ini berkaitan dengan kepatuhan serta alasan supir-supir APB bahwa alasan-alasan yang ditemukan melalui temuan penelitian masih berdasarkan keputusan yang terbaik untuk mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain, seperti *ngetem* di sembarang tempat di rambu S Silang. Alasan mereka *ngetem* cenderung untuk mendapatkan setoran demi kebutuhan mereka yang berdampak pada kemacetan pada pengguna mobil lainnya baik pribadi maupun umum, kesulitan bagi pejalan kaki yang berjalan ingin ke pasar maupun keluar dari pasar. Kondisi jalan yang semerawut dan tidak tertata dengan baik.

Hal lainnya adalah tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte yang juga memiliki alasan yang cenderung ingin mendapatkan penumpang yang banyak tanpa mengetahui dampak menurunkan dan menaikkan penumpang di sembarang tempat. Seperti rawan kejahatan kepada penumpang yang menunggu di tempat yang bukan halte, membuat jalanan terkadang macet karena APB yang menunggu penumpang di sepanjang jalan, bahaya kepada penumpang yang turun di sepanjang jalan. Bukan hanya itu, masalah lainnya adalah pengoperasian trayek yang tidak sesuai, hal ini tentunya berdampak pada kerugian pada penumpang. Penumpang yang seharusnya turun di tujuan seharusnya, harus turun di tempat yang bukan tujuannya, membuat penumpang akan membayar 2 kali dan menggunakan angkot 2 kali untuk sampai tujuan dan ketidakpatuhan ini masih cenderung kepada alasan setoran atau pendapatan yang didapat oleh supir APB atau masih berdasarkan keputusan yang terbaik untuk mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain.

Merujuk pula pada teori Kohlberg yang menyatakan aturan yang ditaati hanya berdasarkan pada kehendak pribadi, dan perbuatan salah senantiasa dikaitkan dengan perolehan hukuman merupakan gambaran nyata dari moral moral yang dipunyai oleh para supir. Dari hasil temuan yang ada bahwa supir supir tidak patuh cenderung karena kurangnya pengawasan yang hanya dilakukan pada pagi dan sore saja. Hal ini menyatakan bahwa, kepatuhan supir masih dipengaruhi oleh adanya pengawasan, jika tidak ada pengawasan supir akan melakukan hal

berdasarkan apa yang terbaik untuk mereka tanpa memikirkan kebutuhan orang lain. Ketika hukuman berlaku supir akan jera karena hukuman yang diberlakukan pun cukup berat yaitu pemberhentian pengoperasian mobil selama 2 minggu. Jika di telaah, kredit mobil dibayar sebesar Rp. 150.000 per harinya maka ketika diberlakukannya hukuman selama 2 minggu lamanya sekitar Rp.2.100.000 kerugian yang didapat oleh supir tersebut, jelaslah hukuman akan membuat supir jera. Namun, semua itu tidak berpengaruh pada mental supir karena jika pengawasan tidak ada supir akan berlaku seperti apa yang supir-supir inginkan. Hal tersebut menyatakan bahwa aturan yang ditaati hanya berdasarkan pada kehendak pribadi, dan perbuatan salah senantiasa dikaitkan dengan perolehan hukuman.

Temuan ini sudah didiskusikan oleh informan selaku supir dan Kepala Terminal selaku key informan. Dalam melakukan triangulasi ini persoalan ini dipandang oleh informan adalah hal yang wajar. Masalah menyetem di sembarang tempat merupakan kesalahan posisi dari terminal dan luas terminal. Untuk posisi terminal yang tidak strategis yaitu berhadapan dengan pasar karena banyaknya penumpang yang berasal dari pasar dan penumpang yang malas untuk jalan ke dalam terminal, hal wajar lainnya yang membuat supir tidak menaikkan penumpang dari terminal adalah karena luas terminal yang tidak dapat menampung banyaknya armada. Untuk ketidakpatuhan para supir terhadap menurunkan dan menaikkan penumpang di halte menurut supir adalah keinginan

penumpang yang menginginkan hal-hal yang mudah saja sehingga membuat supir menuruti kemauan penumpang. Bukan hanya masalah kesadaran penumpangnya menurut informan pun karena jumlah halte dan posisi halte yang minim keberadaannya. Untuk masalah trayek, supir selaku informan menyatakan bahwa sedikitnya jumlah armada yang tersedia dan tidak adanya penumpang pada trayek akhir di APB JT 01 maupun APB JT 03. Informan pun menambahkan bahwa kurangnya pengawasan yang ada sehingga terjadinya ketidakpatuhan.

Berbeda dengan Djoko Purnomo selaku Key Informan yang menyatakan bahwa luas terminal sebenarnya bukanlah suatu alasan karena memang terminal di bangun hanya sebagai lintasan saja, namun key informan membenarkan bahwa posisi terminal juga menyebabkan supir mengetem. Lalu, untuk masalah halte adalah wajib untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Untuk masalah trayek, beliau menyatakan bahwa trayek sudah ditentukan oleh pusat. Jika tidak ada penumpang seharusnya jalur dialihkan dan supir mengajukan pengalihan jalan ke Sudin. Untuk pengawasan sudah dilakukan dengan baik karena pengawasan dan penertiban dilakukan setiap hari. Bukan hanya DisHub terminal saja, Sudin Perhubungan juga melakukan penertiban dan pengawasan dalam seminggu sekita satu sampai dengan dua kali dan diberikan hukuman seperti di derek, di kandangkan mobil tersebut selama sebulan untuk yang tidak layak jalan, dan lain sebagainya.

Dalam pembahasan di dapatkan bahwa ketidakpatuhan supir dikarenakan moral yang ada di diri supir lah yang kurang karena bagaimanapun peraturan dalam berlalu lintas adalah sebuah peraturan untuk mengatur masyarakat demi menciptakan nyaman dan keamanan dalam berlalu lintas. Supir hanya mementingkan diri sendiri tidak bisa melihat sudut pandang kebutuhan orang lain, maka terlaksanalah ketidakpatuhan tersebut. Sehingga hanya sebuah hukuman yang dapat membuat supir jera saat itu, tetapi ketika pengawasan yang berhubungan dengan hukuman tidak ada, maka para supir dapat melakukan hal yang menurut mereka baik tanpa memikirkan orang lain. Jika penalaran moral supir baik, tanpa adanya pengawasan supir-supir akan mematuhi peraturan yang ada seperti tidak berhenti atau *mengetem* di sembarang tempat, menurunkan dan menaikkan penumpang di halte atau terminal dan beroperasi sesuai dengan izin trayek yang ada.

Hasil pembahasan ini telah dirujuk oleh *ekspert opinion* yaitu Kepala Bidang Angkutan Darat dan Operasional Umbul Gunawan, Berikut beberapa temuan yang telah dirujuk dengan hasil wawancara dengan beliau:

1. Temuan tentang ketidakpatuhan supir terhadap *mengetem* disembarang tempat yaitu di rambu S Silang atau tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal sesuai dengan pemikiran beliau mengenai konsep terminal

“Konsep untuk terminal yang ideal adalah terminal terpadu, disitu ada pusat pembelian, terminal dan kantor, angkutan umum

tidak mengetem lama lama di terminal, jadi ketika ada penumpang, langsung di angkut dan jalan. Jadi, dijadikan sistem tendang saja. Maka dari itu angkot harus mempunyai pul untuk rumah mobil menginap bukan terminal lagi, pul harus memiliki izin dari pemda DKI. Jadi, tidak bisa seperti dulu lagi terminal dijadikan tempat menginap mobil dan pembangunan terminal itu sudah diatur sedemikian rupa oleh dinas tata kota, kita pasti sudah survey dulu kelayakan terminal atau disebut analisa kelayakan lalu lintas dan analisa dampak mengenai lingkungan, lalu dilakukan kajian-kajian dan lain sebagainya. Karena sudah dimuat menjadi terminal terpadu, bukan hanya untuk angkutan orang saja. Akan tetapi, antar kota antar provinsi dan terintegrasi oleh pusat perbelanjaan, seperti terminal Pulogebang ada pusat perbelanjaan dan pertokoan juga. Itulah contoh ideal yang disebut sebagai terminal Jakarta saat ini.”

Berdasarkan dari temuan dan rujukan tersebut dapat disimpulkan bahwa terminal adalah tempat untuk menaikkan dan menurunkan penumpang, bukan sebagai tempat *mengetem* karena terminal sebagai tempat lintasan saja dan untuk terminal dengan luas atau posisinya bukan masalah untuk ketidakpatuhan supir.

2. Temuan mengenai ketidakpatuhan supir terhadap menaikkan dan menurunkan penumpang di halte sesuai dengan pernyataan beliau

“Sama dengan terminal, fungsi halte adalah menaikkan dan menurunkan penumpang. Saya tidak menjelekkkan supir akan tetapi dalam pembuatan halte itu menggunakan rekayasa lalu lintas dan akan di lihat atau direkayasa kebutuhan dalam suatu trayek akan dilihat tempat orang-orang berkumpul juga akan di survey. Tetapi kadang, halte dibuat tidak sesuai. Misalnya dijadikan tempat jualan dan saya rasa enggak salah dengan banyaknya halte.”

Berdasarkan dari temuan dan rujukan tersebut dapat disimpulkan bahwa alasan supir terhadap ketidakpatuhan karena jumlah dan jarak halte adalah tidak benar adanya karena dalam pembuatan halte semua telah dikaji dan akan direkayasa kebutuhan dalam suatu trayek.

3. Temuan mengenai ketidakpatuhan supir terhadap trayek sesuai dengan pernyataan beliau

“Untuk masalah trayek pasti akan ditindak dan tidak ada ampun, karena akan dilakukan pemantauan terjadwal karena kami tidak selalu fokus terhadap satu titik saja. Pemotongan trayek itu pelanggaran dan akan dikenakan pidana dan kena stop operasi dan , izin trayek yang susah untuk mengurusnya, mereka sambil merengek-rengok untuk meminta izin trayek. Karena kami melakukan kajian-kajian terlebih dahulu, tapi nyatanya mereka melanggar dan sering kami tilang.”

Berdasarkan dari temuan dan rujukan tersebut dapat disimpulkan bahwa pengoperasian harus sesuai dengan ketentuan izin trayek dan pelanggaran terhadap trayek akan ditindak dengan tegas dan dalam pengizinan suatu trayek pun tidak mudah dan perlu dilakukan kajian-kajian.

4. Temuan mengenai ketidakpatuhan supir terhadap pengawasan dan penertiban yang dilakukan oleh DisHub sesuai dengan pernyataan beliau

“Masalah memang ada di mental si supir, karena penertiban dilakukan setiap hari. Dishub juga melakukan operasi lintas jaya yang bergabung dengan TNI polri, kita periksa angkot yang tidak patuh terhadap aturan, misalnya mengkadangi kendaraan.”

Beliau juga mempertegas mengenai pengawasan dan penertiban yaitu

“Penertiban setiap hari dilakukan, supaya mereka bisa tertib dalam berlalu lintas. Di dalam lalu lintas itu terdapat jam 7-9 dan 4-6 melayani kelancaran masyarakat dalam beraktifitas pagi, seperti ke kantor, berangkat sekolah. Dan 4-6 adalah kita melayani masyarakat ketika selesai beraktifitas. Dan untuk hukuman, pasti jera. kita melakukan stop operasi selama 2 minggu karena mereka setiap hari mengantongi uang untuk kredit mobil Rp. 150.000, tinggal dihitung saja”

Berdasarkan temuan dan rujukan tersebut dapat disimpulkan bahwa permasalahan ketidakpatuhan supir memang ada di mental supir karena dishub selalu melakukan penertiban dan pemberian hukuman yang membuat jera selalu dilakukan.

C. Keterbatasan Studi

Peneliti menyadari bahwa penelitian ini tidak lepas dari banyaknya kekurangan dan keterbatasan. Keterbatasan studi pada penelitian tentang Kepatuhan Supir APB terhadap pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ialah diantaranya:

a) Keterbatasan Waktu

Waktu merupakan hal krusial pada penelitian ini karena peneliti harus mengikuti APB dari trayek awal sampai trayek akhir untuk observasi tentang ketidakpatuhan apa saja yang dilakukan oleh para supir

b) Keterbatasan Biaya

Biaya merupakan hal yang penting karena peneliti terjun langsung untuk observasi dengan menjadikan diri sebagai penumpang APB dalam trayek awal dan trayek akhir.

c) Keterbatasan Jumlah

Jumlah APB yang begitu banyak membuat peneliti hanya dapat mengikuti 9 APB saja dalam trayek.

BAB V

KESIMPULAN, IMPLIKASI DAN SARAN

A. Kesimpulan

Secara keseluruhan, berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan di Terminal Klender menunjukkan adanya ketidakpatuhan terhadap pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 126 yaitu mengenai Marka Jalan, Terminal, Halte dan Trayek. Oleh karena itu, penelitian ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Ketidakpatuhan terhadap marka jalan dikarenakan jumlah penumpang yang banyak terdapat di pasar yang di lokasi tersebut terdapat larangan *stop* atau berhenti.
2. Ketidakpatuhan terhadap menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal karena penumpang malas untuk jalan ke terminal, posisi terminal yang tidak strategis dan luas terminal yang terlalu kecil sehingga penumpang menumpuk di pasar.
3. Ketidakpatuhan terhadap menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal karena jumlah dan jarak halte yang minim serta APB bukanlah trayek perkotaan (bus besar) melainkan dari gang ke gang saja.
4. Ketidakpatuhan terhadap izin trayek karena penumpang yang tidak ada di arah trayek tertentu seperti Pulogebang untuk APB JT 03 dan Rawamangun untuk APB JT 01.

Kepatuhan supir berkaitan dengan hukuman yang diberlakukan. Jadi, ketaatan atau kepatuhan masih berpengaruh terhadap hukuman yang diberikan. Oleh sebab itu penalaran moral supir masih berdasarkan hukuman dan kepatuhan yang dikemukakan oleh Kohlberg bahwa seseorang membuat keputusan berdasarkan apa yang terbaik untuk mereka tanpa memperhatikan kebutuhan dan perasaan orang lain dan aturan yang ditaati hanya berdasarkan pada kehendak pribadi, dan perbuatan salah senantiasa dikaitkan dengan perolehan hukuman.

B. Implikasi

Berdasarkan kesimpulan yang telah dipaparkan maka peneliti menemukan hal yang menjadi implikasi diantaranya yakni kesemerawutan atau ketidakberaturan yang terjadi di jalan karena pelanggaran yang dilakukan oleh supir, mengganggu pengguna jalan baik berkendara pribadi maupun pejalan kaki, kurangnya kesadaran penumpang terhadap aturan karena supir yang tidak tegas terhadap aturan, kerugian terhadap penumpang yang diturunkan tidak sesuai dengan trayek serta moral supir yang membenarkan hal-hal yang salah terhadap aturan yang berlaku.

C. Saran

Berdasarkan kesimpulan dan implikasi yang telah diuraikan di atas, maka peneliti memberikan saran berkaitan tentang kepatuhan supir terhadap pelaksanaan UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, antara lain, yaitu:

1. Bagi Sopir

Sopir mempunyai andil besar dalam APB. Jadi peraturan dapat berjalan dengan semestinya jika adanya kesadaran di dalam hati nurani para sopir untuk patuh dan taat demi keamanan dan kenyamanan masyarakat atau kata lainnya patuh bukan karena adanya hukuman tetapi karena adanya suara hati untuk menciptakan fungsi dari aturan yang ada.

2. Bagi Penumpang

Bukan hanya sopir, kesadaran penumpang akan pentingnya peraturan yang ada juga penting. Maksudnya adalah kerjasama antara sopir dan penumpang sangatlah diperlukan, misalnya ketika penumpang merasa halte jauh, mencobalah untuk tetap taat agar berdampak pada sopir untuk patuh menurunkan di halte demi menciptakan kepatuhan terhadap aturan yang ada/berlaku.

3. Bagi Dinas Perhubungan

Aparat atau pengawasan memang penting, namun menjadikan diri sebagai *role model* atau tauladan yang baik dalam peraturan yang ada untuk para sopir dan penumpang juga merupakan hal yang harus dilakukan karena ketika aparatnya patuh, insha Allah masyarakat juga akan taat terhadap aturan yang ada.

Daftar Pustaka

Daftar Buku

- Sjarkawi. *Pembentukan Kepribadian Anak (Peran Moral Intelektual, Emosional, dan Sosial Sebagai Wujud Integritas Membangun Jati Diri)*. Jakarta: PT Bumi Aksara. 2006
- Surna, I Nyoman dan Pandeiro, Olga D. *Psikologi Pendidikan 1*. Jakarta: Erlangga. 2014
- Papalia, Diane E, dkk. *Human Development (Psikologi Perkembangan)*. Jakarta: Kencana. 2008
- Zuchdi, Damayanti. *Humanisasi Pendidikan (Menemukan Kembali Pendidikan yang Manusiawi)*. Jakarta: PT Bumi Aksara. 2009
- Soekanto, Soerjono. *Polisi Lalu Lintas Penegak Hukum*. Jakarta: Mandar Maju. 1990
- Lexy, J. Moleong. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya. 2014
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta. 2009
- Noor. Juliansyah. *Metode Penelitian Skripsi, Tesis, Disertasi, dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana. 2011
- Patilima, Hamid. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta. 2007
- Putera, Nusa. *Penelitian Kualitatif: Proses dan Aplikasi*. Jakarta: Permata Puri Media. 2011

Daftar Undang-undang

- Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan TERBARU*, Jakarta: Cakrawala Ilmu. 2011
- Peraturan Daerah Provinsi DKI Jakarta Nomor 5 tahun 2014 tentang Transportasi. Jakarta: Dinas Perhubungan DKI Jakarta. 2011

Daftar Jurnal

- Sudjana. 2016. *Penyuluhan Hukum dalam upaya peningkatan Kesadaran Hukum Ber Lalu Lintas melalui pemahaman terhadap isi UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jurnal Pendidikan Ilmu sosial. 25 (2) Diambil dari <http://ejournal.upi.edu/> (Diakses 4 Juli 2017 pukul 21:15)

Daftar Internet

<http://www.bantuanhukum.or.id/web/implementasi-undang-undang-nomor-22-tahun-2009-tentang-lalu-lintas-dan-angkutan-jalan-raja/> (diakses pada tanggal 15 Desember 2016 pukul 10:00)

<http://artikel.kantorhukum-lhs.com/indonesia-dalam-krisis-kepatuhan-hukum/> (diakses pada tanggal 15 Desember 2016 pukul 08:47)

Tabel 3.1.

Kisi-kisi instrumen kepatuhan terhadap substansi Pasal 126 UULL

Teori	Dimensi	Indikator	No
Kohlberg, Prakonvensional • Moralitas Heteronomi	Hukuman dan Kepatuhan	Berhenti sesuai markah jalan	1,2,5,6
		Menunggu penumpang (<i>mengetem</i>) di tempat yang telah ditentukan	3,4,
		Menaikkan/Menurunkan penumpang di tempat yang ditentukan	7,8,
		Beroperasi sesuai izin trayek	9,10,11

PEDOMAN OBSERVASI

Nama:

Nomor Polisi:

Nomor Angkutan:

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)			
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu			
3.	Menunggu penumpang di terminal			
4.	Menunggu penumpang di halte			
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu			
6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh			
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh			

8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte			
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek			
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai			
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek			

PEDOMAN OBSERVASI

Nama Supir: Sanusi

Nomor Polisi: B 1006 XA

Nomor Angkutan: 01

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Armada yang terlalu banyak, sehingga tidak dapat menampung APB di dalam terminal, terminal kurang besar.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	Tergantung dishub yang menjaga, karena dishub menjaga hanya di pagi dan sore (ketika pergi dan pulang kerja saja)
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Kurang mengertinya penumpang untuk membiasakan diri turun di halte, supir hanya punya rasa kemanusiaan untuk penumpang terutama ibu-ibu. Tidak sepenuhnya salah penumpang, akan tetapi jumlah dan jarak halte yang terlalu jauh.

5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		
6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Unit APB yang sedikit, sejumlah 12 APB. Sedangkan perjalanan 1,5 jam dengan jumlah armada yang kurang. Membuat penumpang komplain karena lama untuk menunggu APB. Masalah ini, sudah menjadi kesepakatan supir.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama Supir: Supriyadi

Nomor Polisi: B 1953 XA

Nomor Angkutan: 03

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Kurang tegasnya aparat, penumpang yang malas untuk berjalan ke terminal dengan keadaan membawa belanjaan dari pasar, kurang strategisnya posisi terminal, luas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkot-angkot yang tersedia.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Kurangnya fasilitas halte disepanjang jalan, daerah masih perkampungan yang menjadikan halte jauh dari tempat turunnya penumpang.

5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		
6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Supir menimbang untung dan rugi jalan raya ke terminal yang jauh dan macet, sehingga supir dan pemilik mobil membuat kesepakatan untuk bergilir masuk terminal Pulo Gebang.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: Sutan

Nomor Polisi: B 1907 XA

Nomor Angkutan: 03

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Luas terminal yang tidak dapat menampung angkutan angkutan umum. Terminal yang diperbahuruin menjadi sempit.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Tidak adanya halte, sehingga dapat menurunkan penumpang dimana saja.
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		
6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	

7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Tidak adanya penumpang ke arah Pulo Gebang, sehingga hanya menghabiskan waktu saja. Tidak masuk trayek terminal Pulo Gebang karena dibagi setiap kelompok untuk masuk ke dalam terminal.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: Joko

Nomor Polisi: B 1984 XA

Nomor Angkutan: 01

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Penumpang lebih banyak di pasar, terminal sekarang tidak ada tempat untuk <i>mengetemnya</i> .
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Tidak terdapat halte yang memfasilitasi, kecuali di daerah Pusat. Karena angkot hanya menurunkan penumpang dari gang ke gang saja.
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		
6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	

7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Tidak terdapatnya penumpang/sewa karena tempat BKT saat ini adalah pemukiman warga yang digusur. Selain itu, jumlah APB 01 yang sedikit.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: Febi Maulana

Nomor Polisi: B 1945 XA

Nomor Angkutan: 01

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Ikut-ikutan saja dengan supir yang lain, gedung terminal yang terlalu besar dan luas terminal yang kecil, petugas yang kurang tegas yang hanya menjaga ketika pagi dan sore saja (ketika pergi dan pulang kerja)
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Jumlah halte yang sedikit, sebenarnya tidak perlu turun di halte karena APB bukan bus.
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		

6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Jumlah mobil yang sedikit, jika tetap dipaksakan akan percuma saja karena perjalanan yang cukup panjang.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: Bram Ibrahim

Nomor Polisi: B1817 XA

Nomor Angkutan: 03

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Terminal dengan jumlah mobil yang banyak dan luas terminal yang sempit, penumpang yang merasa lebih praktis untuk naik dari pasar, kurang pengawasan dari para petugas DisHub.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Halte ada, akan tetapi penumpang yang ingin selalu praktis. Karena kadang ada penumpang yang lewat sedikit dari tempat mereka turun marah kepada supir. Jarak halte yang terlalu jauh dengan halte selanjutnya.

5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		
6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Sedikitnya penumpang ke arah terminal Pulo Gebang. Sehingga dibuat kesepakatan untuk bergilir dengan kelompok setiap harinya masuk ke terminal Pulo Gebang untuk menghidupkan trayek.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: No Name

Nomor Polisi: B 1657 XA

Nomor Angkutan: 03

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Penumpang yang malas untuk jalan ke terminal, terlebih yang sudah membawa belanjaan dari pasar. Kurangnya pengawasan Dishub yang hanya di pagi dan sore hari saja.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Halte yang tersedia hanya sedikit dan karena daerah perkampungan, penumpang lebih memilih turun dari gang ke gang saja.
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		

6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Karena daerah yang selalu macet, tidak ada penumpang dengan begitu supir dan pemilik mobil berinisiatif untuk membuat giliran untuk masuk terminal Pulo Gebang agar trayek tidak mati.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: No Name

Nomor Polisi: B 1994 XA

Nomor Angkutan: 03

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Penumpang yang malas untuk jalan ke dalam terminal, armada yang terlalu banyak tidak dapat menampung, petugas Dishub yang kurang pengawasan hanya mengawasi di pagi dan sore saja.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Tidak tersedianya halte, walaupun ada sepertinya tidak etis saja sebuah APB menggunakan halte.
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		

6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Karena macet, supir hanya ingin hal yang simple saja.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

PEDOMAN OBSERVASI

Nama: Oji

Nomor Polisi: B 1994 XA

Nomor Angkutan: 01

Untuk mengetahui kepatuhan supir APB terhadap pelaksanaan UU Nomer 22 tahun 2009 di Terminal Klender:

No.	Pernyataan	Ya	Tidak	Catatan
1.	Memberhentikan kendaraan di rambu berhenti (<i>STOP</i>)		√	Karena terminal sempit dan pembuatan gedung baru yang membuat terminal tidak seperti sebelumnya bisa digunakan untuk mengetem dan diberikan jalur disetiap jenis angkutan.
2.	Memberhentikan kendaraan di marka melintang garis utuh sebagai tanda berhenti kendaraan terhadap rambu	√		
3.	Menunggu penumpang di terminal		√	
4.	Menunggu penumpang di halte		√	Kurangnya fasilitas halte disetiap jalan. Biasanya halte digunakan untuk di jalan protokol saja, bukan di jalan perkampungan.
5.	Memberhentikan kendaraan di markah melintang garis terputus-putus sebagai tanda berhenti waktu memberikan kesempatan mendahulukan kendaraan lain yang telah ditetapkan oleh rambu	√		

6.	Tidak memberhentikan kendaraan di markah garis kuning lurus utuh		√	
7.	Tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di markah garis kuning lurus utuh		√	
8.	Menaikkan dan menurunkan penumpang di halte		√	
9.	Menunggu penumpang sesuai jalur trayek		√	
10.	Melewati jalur trayek dengan nomer angkutan yang sesuai		√	Karena penumpang ke arah rawamangun sedikit atau bahkan tidak ada. Selain itu, jumlah mobil yang sedikit.
11.	Menaikkan dan menurunkan penumpang sesuai jalur trayek		√	

Pedoman wawancara *informan* Supir

Nama:

Hari/Tanggal:

Tempat/Waktu:

Nomor Polisi:

Nomor Trayek:

1. Apa alasan bapak *mengetem* ditempat yang tidak ditentukan?
2. Apa alasan bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang sudah ditentukan (halte dan terminal) ?
3. Apa alasan bapak tidak melewati jalur trayek yang sudah ditentukan?
4. Bagaimana menurut bapak mengenai penertiban yang dilakukan Dishub selama ini?

Pedoman wawancara *informan* Penumpang

Nama:

Hari/Tanggal:

Tempat/Waktu:

Umur:

Jenis Kelamin:

1. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu mengenai APB yang *mengetem* ditempat yang tidak ditentukan?
2. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu mengenai APB yang menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang tidak ditentukan (halte dan terminal)?
3. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu mengenai APB yang tidak melewati jalur trayek yang sudah ditentukan?
4. Bagaimana pendapat Bapak/Ibu mengenai penjagaan Dishub untuk menertibkan untuk masalah ketidakpatuhan supir?

Pedoman wawancara Key informan

Nama:

Hari/Tanggal:

Tempat/Waktu:

Jabatan:

1. Bagaimana pendapat Bapak mengenai APB yang *mengetem* ditempat yang tidak ditentukan?
2. Bagaimana pendapat Bapak mengenai APB yang menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang tidak ditentukan (halte dan terminal)?
3. Bagaimana pendapat Bapak mengenai APB yang tidak melewati jalur trayek yang sudah ditentukan?
4. Menurut bapak apakah masih ada supir yang yang tidak patuh terhadap aturan di Undang-undang Pasal 126 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
5. Bagaimana cara bapak dalam mengatasi ketidakpatuhan supir yang melanggar Undang-undang pasal 126 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

Pedoman wawancara *Expert Opinion*

Nama:

Hari/Tanggal:

Tempat/Waktu:

Jabatan:

1. Menurut bapak apa fungsi dan tujuan terminal?
2. Menurut bapak apa fungsi halte disepanjang jalan trayek APB dan bagaimana keadaan halte tersebut?
3. Menurut bapak bagaimana dengan trayek yang diberlakukan?
4. Menurut bapak mengapa masih ada supir yang yang tidak patuh terhadap aturan di Undang-undang Pasal 126 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?
5. Menurut Bapak bagaimana DisHub dalam mengatasi dan menghadapi ketidakpatuhan supir?

S.01

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Sanusi

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 14.00 WIB

Nomor Polisi: B 1006 XA

Nomor Trayek: 01

Trayek: Perm Klender - Rawamangun

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Begini, alasan *mengetem* itu karena armada yang terlalu banyak dengan luas terminal yang tidak besar sehingga tidak dapat menampung mobil untuk *mengetem* di dalam, dan penumpang lebih mudah untuk langsung naik dari pasar.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Sebenarnya sudah sering kucing-kucingan dengan petugas untuk masalah *ngetem*, surat tidak lengkap yang mengakibatkan mobil harus dikandangi, tidak memakai baju seragam. Tetapi, biasanya di hari Minggu penjagaan tidak ada. Menurut saya, Dishub terminal memiliki rasa kemanusiaan kali ya, jadinya diawasi hanya di pagi dan sore hari saja.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Disepanjang jalan hanya terdapat 2 halte saja. Contohnya, banyak penumpang yang turun dan naik dari Rumah Sakit Islam tetapi disana tidak terdapat halte. Lagipula, pengertian dari penumpang yang kurang untuk membiasakan turun di halte, padahal jarak turun naik dari halte tidak jauh.

T: Mengapa trayeknya hanya sampai BKT McD saja pak? Bukannya sampai rawamangun?

J: Gimana ya, unit APB 01 ini kan sedikit hanya 12 APB. Jadi, kalau dipaksakan mobil akan kurang, penumpang akan menunggu lama karena jarak perjalanan yang memakan waktu hingga 1,5 jam lebih. Unit sedikit ini karena mengharuskan peremajaan yaitu yang dioperasikan hanya tahun 2000 ke atas, ini membuat supir berat untuk membayar DP nya sekitar Rp. 3.700.000 dengan cicilan Rp. 125.000 untuk mobil saja, belum perawatan dan lain sebagainya.

T: Apakah pemotongan trayek ini sudah menjadi kesepakatan oleh DisHub dalam izin trayek pak?

J: Tentu saja tidak, pemotongan trayek ini hanya kesepakatan supir saja tanpa sepengetahuan DisHub. Jika DisHub mengetahui, maka izin trayek kami akan dicabut.

S.02

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Supriyadi

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 14.30 WIB

Nomor Polisi: B 1953 XA

Nomor Trayek: 03

Trayek: Perm Klender – Pulogebang

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Luas terminal yang tidak mampu menampung jumlah angkot-angkot yang tersedia (terminal sempit), Penumpang yang malas untuk jalan ke terminal dengan keadaan membawa belanjaan dari pasar, kurang strategisnya posisi terminal (pasar di depan, terminal dibelakang), kantor terminal juga seharusnya berada di belakang bukan di depan. Saya rasa juga fasilitas di terminal kurang, misalnya lampu. Penerangan di malam hari kan perlu, jika lampu saja tidak ada akan membuat penumpang menjadi was was untuk jalan ke terminal.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Aparat Dishubnya kurang tegas.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Halte yang kurang disepanjang jalan, daerah masih perkampungan yang menjadikan jarak halte jauh dari tempat turunnya penumpang. Halte seharusnya dibuat di dekat pasar, sehingga angkot lewat penumpang naik dan angkot langsung jalan.

T: Mengapa trayek hanya sampai Pular saja pak? Bukankah sampai Pulogebang?

J: Tidak sampai trayek karena supir menimbang untung dan rugi jalan raya ke terminal Pulogebang yang jauh dan macet. Sehingga supir dan pemilik mobil 03 membuat kesepakatan untuk bergilir masuk ke terminal Pulogebang.

S.03

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Sutan

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 15.00 WIB

Nomor Polisi: B 1907 XA

Nomor Trayek: 03

Trayek: Perm Klender – Pulogebang

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Keinginan untuk *mengetem* diterminal sih ada, hanya saja terminal tidak dapat menampung karena hanya terdapat 3 jalur/trayek saja. Terminal diperbaharui menjadi semakin sempit, berbeda dengan terminal sebelum diperbaharui dengan posisi yang luas dan di terminal trayek dibagi-bagi untuk *mengetem*.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Biasa-biasa aja sih.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Halte yang sedikit sehingga dapat menurunkan dan menaikkan penumpang dimana saja. Halte hanya diperuntukkan bus kota bukan angkot yang masuk ke daerah perkampungan.

T: Mengapa trayek hanya sampai Pupar saja pak? Bukankah sampai Pulogebang?

J: Karena kami memiliki kesepakatan untuk membagi kelompok perhari untuk sampai ke Pulogebang. Kesepakatan ini dibuat juga karena tidak adanya penumpang ke Pulogebang sehingga akan menghabiskan waktu saja.

S.04

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Joko

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 15.30 WIB

Nomor Polisi: B 1984 XA

Nomor Trayek: 01

Trayek: Perm Klender – Rawamangun

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Karena penumpang lebih banyak di pasar dibanding terminal, terminal yang dulu ada tempat untuk *mengetem* di dalam terminal per trayek. Sedangkan terminal yang sekarang hanya untuk tempat putaran saja.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Aparatnya kurang tegas

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Tidak adanya halte yang memfasilitasi, kecuali di Pusat. Angkot hanya menaikkan penumpang dari gang ke gang saja.

T: Mengapa trayeknya hanya sampai BKT McD saja pak? Bukannya sampai rawamangun?

J: Tidak sampai trayek karena penumpang/sewa tidak ada dan pembangunan BKT juga merupakan alasan karena BKT dulu sebagai tempat pemukiman warga, sekarang digusur dan menyebabkan tidak adanya penumpang di daerah BKT tersebut. Bukan hanya itu, jumlah unit APB 01 juga kurang.

S.05

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Febi Maulana

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 16.00 WIB

Nomor Polisi: B 1945 XA

Nomor Trayek: 01

Trayek: Perm Klender – Rawamangun

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: alasan mengetem sih karena ikut-ikutan. Melihat mobil di depan keluar, ikut keluar juga. Walaupun sebenarnya bisa saja di dalam.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Petugasnya kurang tegas (kalau kata orang sini, jika orang kelurahan berangkat kerja, istirahat, dan pulang kerja dishub menertibkan) karena terminal bersebelahan dengan kantor kelurahan Malaka Jaya.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: tidak menurunkan penumpang di halte karena jumlah halte yang sedikit, sebenarnya tidak perlu turun di halte karena APB bukan bus.

T: Mengapa trayeknya hanya sampai BKT McD saja pak? Bukannya sampai rawamangun?

J: Tidak sampai trayek akhir Rawamangun karena jumlah mobil yang sedikit, sekitae belasan mobil saja dan itu tidak keuar semua dikarenakan ada mobil yang rusak dan SIM mati. Jika tetap ke Rawamangun percuma saja dengan perjalanan yang panjang.

S.06

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Bram Ibrahim

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 16.30 WIB

Nomor Polisi: B 1817 XA

Nomor Trayek: 03

Trayek: Perm Klender – Pulogebang

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Terminal tidak muat karena memakan jalur yang dibagi-bagi, dengan jumlah angkot yang banyak dan terminal yang kecil, fasilitas terminal kurang memadai. Sebelum direnovasi masih bisa untuk *mengetem* di dalam terminal. Penumpang juga berkurang karena adanya transportasi online. Terlebih, setoran yang tinggi sebesar Rp. 180.000. penumpang juga merasa lebih enak untuk naik dari pasar ketimbang harus jalan ke terminal dan menyebrang terlebih dahulu.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: kami tidak akan *mengetem* jika ada DisHub karena kami mengharagai petugas. Petugas juga bermain 86 dengan para supir dengan membayar Rp.

10.000 sampai Rp. 20.000 (bukan petugas yang meminta, tetapi kesadaran supir)

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: halte ada, tetapi penumpang manja yang tidak mau diturunkan di halte. Supir tidak bisa disalahkan, lewat sedikit saja penumpang marah. Contohnya di pasar. Alasan lainnya, jarak antara halte dengan halte lainnya jauh yang tidak memungkinkan supir untuk menurunkan penumpang di halte dan kesadaran penumpang untuk turun di halte demi keamanan masih kurang.

T: Mengapa trayek hanya sampai Pupar saja pak? Bukankah sampai Pulogebang?

J: trayek dibuat sistem bagi, sekitar 12 unit untuk masuk Pulogebang yang dibuat oleh supir dan pemilik mobil untuk menghidupkan trayek, Dishub tidak tahu. Alasannya karena penumpang yang sedikit mau untuk turun di Pulogebang dan tidak ada penumpang di Pulogebang.

S.07

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: No Name

Hari/Tanggal: Jumat, 10 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 15.00 WIB

Nomor Polisi: B 1657 XA

Nomor Trayek: 03

Trayek: Perm Klender – Pulogebang

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Alasan mengetem, penumpang yang terlalu manja dan malas untuk jalan serta nyebrang ke terminal, terlebih yang sudah membawa belanjaan banyak dari pasar, dan penumpang banyak di dapat dari pasar.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Dishub hanya ada di pagi dan sore hari saja. Dishub tidak masalah mengetem jika tidak membuat macet. Tetapi, jika supir masih tetap bandel akan disuruh push up di depan supir yang lain.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Halte yang tersedia hanya sedikit membuat kesulitan untuk menurunkan penumpang di halte dan penumpang yang tidak mau diturunkan di halte karena jauh dari tempat mereka turun. Alasan lainnya adalah karena daerah perkampungan, penumpang lebih memilih turun dari gang ke gang.

T: Mengapa trayek hanya sampai Pupar saja pak? Bukankah sampai Pulogebang?

J: Tidak sesuai trayek karena macet yang berkepanjangan membuat supir lawan arah dan langsung putar balik ke arah terminal Prumnas Klender dan tidak sampai trayek Pulo Gebang karena tidak ada penumpang ke arah sana, dengan inisiatif supir dan pemilik mobil dibagi atas team yang hanya 12 mobil masuk sampai terminal Pulo Gebang per hari nya agar trayek tidak dicabut oleh Dishub.

S.08

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: No Name

Hari/Tanggal: Jumat, 10 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 16.00 WIB

Nomor Polisi: B 1994 XA

Nomor Trayek: 03

Trayek: Perm Klender – Pulogebang

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Alasan *mengetem*, penumpang yang maunya menunggu di luar dan malas untuk jalan ke dalam terminal. Armada yang terlalu banyak dengan terminal yang tidak luas. Terkadang, walaupun masih ada petugas tetap ada beberapa yang *mengetem* di luar karena keadaan terminal yang tidak mampu menampung banyak mobil. Alasan lain, kebutuhan supir untuk mencari nafkah yang membuat harus *mengetem* di tempat yang banyak penumpang, yaitu di depan pasar atau di luar terminal. Akhirnya, kebutuhan supir tidak memakai aturan.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Petugas dishub yang kurang pengawasan, karena hanya menertibkan di pagi dan sore hari saja ketika jam kerja dan pulang kerja saja, agar keadaan tidak macet. Biasanya setiap angkutan diminta uang sebanyak Rp. 1000 untuk memberikan petugas di dalam agar penjagaan tidak begitu ketat. Alasan lain tidak patuh walaupun ada petugas, supir merasa dishub/LLD banyak yang sekolahnya tidak tinggi, seperti di Pulo Gadung dari tukang sapu menjadi LLD.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Tidak tersedianya banyak halte, walaupun ada halte kurang etis jika angkot menggunakan halte karena sudah terbiasa menurunkan penumpang dengan kemauan penumpang masing-masing

T: Mengapa trayek hanya sampai Pupar saja pak? Bukankah sampai Pulogebang?

J: Tidak sesuai trayek biasanya karena macet jadi supir ingin hal yang simple saja, contohnya adalah trayek pulang seharusnya melewati jalan raya besar tetapi karena macet supir memilih untuk masuk perumahan warga.

S.09

Hasil Wawancara *Informan Supir*

Nama: Oji

Hari/Tanggal: Minggu, 19 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 16.30 WIB

Nomor Polisi: B 1994 XA

Nomor Trayek: 01

Trayek: Perm Klender – Rawamangun

T: Apa alasan bapak *mengetem* di tempat yang tidak ditentukan seperti ini, padahal tertera rambu dilarang berhenti dan terdapat terminal?

J: Alasan mengetem, karena terminal sempit dan pembuatan gedung baru yang membuat terminal tidak seperti sebelumnya bisa digunakan untuk mengetem dan diberikan jalur disetiap jenis angkutan. Terminal hanya untuk tempat muter karena tidak adanya lahan. Penumpang lebih banyak di pasar.

T: Apakah bapak tidak takut dengan pengamanan oleh petugas DisHub (seperti ditilang)?

J: Dishub kurang tegas, hanya ada di pagi dan sore hari saja. Ketika jam pergi dan pulang kerja.

T: Lalu, di daerah sini saya melihat adanya halte. Mengapa bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di halte?

J: Tidak menurunkan penumpang di halte karena di sepanjang trayek hanya terdapat 2 halte saja dan biasanya hanya di jalan protokol saja yang menggunakan halte, bukan daerah perkampungan.

T: Mengapa trayeknya hanya sampai BKT McD saja pak? Bukannya sampai rawamangun?

J: Tidak sesuai trayek, karena penumpang ke arah rawamangun sedikit atau bahkan tidak ada dan jumlah mobil yang sedikit. Semejak pembangunan BKT, penumpang di tempat yang dijadikan BKT saat ini menjadi berkurang, padahal penumpang di daerah BKT saat itu banyak di sana.

P.01

Hasil wawancara *informan* Penumpang

Nama: Lili Puspita

Hari/Tanggal: Jumat, 31 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 15.30 WIB

Umur: 19 tahun

Jenis Kelamin: Perempuan

T: Menurut mbak, bagaimana dengan supir APB yang masih mengetem di tempat yang tidak ditentukan?

J: Menurut saya kenapa supir APB mengetem karena penumpang banyak dari pasar, penumpang juga males ke terminal karena menghabiskan tenaga juga. Harusnya sih dijadikan kebiasaan oleh penumpang juga untuk naik dari terminal. Alasan lainnya, Luas terminal yang sempit, jadi gak muat untuk ngetem di terminal

T: Menurut mbak, bagaimana pengawasan dan penertiban yang dilakukan oleh aparat dishub?

J: menurut saya sudah cukup baik

T: Lalu, bagaimana dengan APB yang menaikkan dan menurunkan penumpang bukan di halte?

J: Jarak halte ke rumah saya jauh, jumlah halte yang juga minim

T: Bagaimana dengan APB yang beroperasi tidak sesuai dengan trayek?

J: Jika di turunin tidak sesuai, ya gapapa turun aja dari pada nantangin supir.

P.02

Hasil wawancara *informan* Penumpang

Nama: Suprajat

Hari/Tanggal: Jumat, 31 Maret 2017

Tempat/Waktu: Terminal Klender, 16.00 WIB

Umur: 40 tahun

Jenis Kelamin: Laki-laki

T: Menurut mbak, bagaimana dengan supir APB yang masih mengetem di tempat yang tidak ditentukan?

J: Supir mengetem untuk mencari penumpang bukan bikin macet. Sah sah saja mereka mengetem asal tidak bikin macet dan tidak ricuh seperti kemarin-kemarin supir dengan supir adu mulut. sebenarnya bukan hanya luas terminal saja yang membuat supir tidak mau ngetem. Tetapi karena keinginan penumpang yang ingin simple saja, langsung naik tanpa jalan dan menunggu. Untuk luas memang luasan terminal kemarin, tetapi tidak ada variasinya seperti ini. Bisa buat selfie-selfie.

T: Lalu bagaimana dengan pengawasan DisHub dengan masalah ngetem disembarang tempat ini menurut bapak?

J: pengawasan petugas dishub terminal bagus, jadinya tidak ricuh lagi. fasilitas sudah memadai dan aman, sudah ada satpam dan dishubnya kerjanya sudah bagus, dari terminal sebelumnya.

T: Lalu, bagaimana dengan APB yang menaikkan dan menurunkan penumpang bukan di halte?

J: Karena posisi halte tidak pas dengan rumah saya, halte kurang memadai dan peletakannya lebih tepat.

T: Bagaimana dengan APB yang tidak menaikkan dan menurunkan penumpang tidak sesuai dengan trayek?

T: Kalo tidak sesuai trayek saya merasa di rugikan. Seharusnya harusnya di tindak, seharusnya harus sesuai karena seharusnya naik sekali jadi dua kali.

Mgkn juga karena mobil sedikit, penumpang jarang.

KT

Hasil wawancara Key informan

Nama: Djoko Purnomo

Hari/Tanggal: 5 April 2017

Tempat/Waktu: Ruang Kepala Terminal Klender, 14.00 WIB

Jabatan: Kepala Terminal

T: Menurut bapak apa yang menyebabkan supir APB mengetem di tempat yang tidak ditentukan?

J: Membenarkan bahwa posisi terminal yang menyebabkan supir mengetem, karena terminal berhadapan dengan pasar. Kalo tidak ada petugas mereka mengetem, kalo ada petugas mereka tidak berani mengetem, sebaiknya terminal sejajar dengan pasar. Untuk masalah terminal kurang luas sebenarnya saat ini gubernur membuat terminal hanya sebagai lintasan, jadi mobil tidak mobil tidak boleh lagi mengetem, masalah lahan yang terbatas juga utk terminal dalam kota, kecuali terminal tipe A.

T: Bagaimana penertiban dan pengawasan yang DisHub lakukan kepada supir supir APB?

J: Pengawasan dan penertibannya sudah dilakukan setiap hari, kalo dari sudin seminggu 2 kali atau seminggu sekali, kadang di derek atau di kandangin sebulan yang tidak layak jalan, kartu pengawannya tidak ada atau tidak berlaku, di KIR.

T: lalu, bagaimana dengan supir APB yang tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte?

J: Wajib untuk menurunkan dan menaikkan penumpang di halte, angkot itu punya terminal dan halte dan tidak boleh sembarangan berhenti, kadang halte ada yang dekat dan jauh, halte sudah banyak, penumpang yang kesadarannya kurang. Petugas dan polantas yang kurang sehingga tidak dapat memantau pelanggaran. Harus ada kerjasama antara supir dan penumpang.

T: menurut bapak, bagaimana dengan pengoperasian APB yang tidak sesuai trayek?

J: Trayek sudah ditentukan oleh pusat, jika tidak ada penumpang seharusnya jalurnya diahlihan. Supir mengajukan pengalihan jalan ke sudin.

Hasil wawancara *Expert Opinion*

Nama: Umbul Gunawan, SH

Hari/Tanggal: Selasa, 16 Mmei 2017

Tempat/Waktu: Ruang Kasih Angkutan Jalan dan Operasional

Jabatan: Kasih Bidang Angkutan Jalan dan Operasional

T: Menurut bapak apa fungsi dan tujuan terminal?

J: Konsep untuk terminal yang ideal adalah terminal terpadu, disitu ada pusat pembelanjaan, terminal dan kantor, angkutan umum tidak mengetem lama lama di terminal, jadi ketika ada penumpang, langsung di angkut dan jalan. Jadi, dijadikan sistem tendang saja. Maka dari itu angkot harus mempunyai pul untuk rumah mobil menginap bukan terminal lagi, pul harus memilikin izin dari pemda dki. Jadi, tidak bisa seperti dulu lagi terminal dijadikan tempat menginap mobil. (ada di uu) dan pembangunan terminal itu sudah diatur sedemikian rupa oleh dinas tata kota, kita pasti sudah survey dulu kelayakan terminal atau disebut analisa kelayakan lalu lintas dan analisa dampak mengenai lingkungan, lalu dilakukan kajian-kajian dan lain sebagainya. Karena sudah dimuat menjadi terminal terpadu, bukan hanya untuk angkutan orang saja. Akan tetapi, antar kota antar provinsi dan terintegrasi oleh pusat perbelanjaan, seperti terminal Pulogebang ada pusat perbelajaan dan pertokoan juga. Itulah contoh ideal yang disebut sebagai terminal jakarta saat ini.

T: Menurut bapak apa fungsi halte disepanjang jalan trayek APB dan bagaimana keadaan halte tersebut?

J: Sama dengan terminal, fungsi halte adalah menaikkan dan menurunkan penumpang. Saya tidak menjelekkkan supir akan tetapi dalam pembuatan halte itu menggunakan rekayasa lalu lintas dan akan di lihat atau direkayasa kebutuhan dalam suatu trayek akan dilihat tempat orang-orang berkumpul juga akan di survey. Tetapi kadang, halte dibuat tidak sesuai. Misalnya dijadikan tempat jualan dan saya rasa enggak salah dengan banyaknya halte.

T: Menurut bapak bagaimana dengan trayek yang diberlakukan?

J: Untuk masalah trayek pasti akan ditindak dan tidak ada ampun, karena akan dilakukan pemantauan terjadwal karena kami tidak selalu fokus terhadap satu titik saja. Pemotongan trayek itu pelanggaran dan akan dikenakan pidana dan kena stop operasi mental supir yang memang tidak patuh terhadap aturan, dan tidak mau rugi karena sistem yang digunakan adalah sistem setoran. Makanya program pemerintah ke depan adalah ingin melakukan sistem gaji, agar supir tidak merasa rugi. Merugikan penumpang, tarif yang sudah diatur dan ada dasarnya. Klender – pulogebang 5000, tetapi sampai pupar 5000. Dan itu termasuk pelanggaran dan ada hukum pidana, krg kesadaran pengemudi dan penumpang. Termasuk peraturan terhdap petugas yang tidak boleh lagi melakukan praktek pungli, insyaAllah sudah kita jalani, kita melaksanakan itu untuk sbg contoh untuk pengemudi karena petugas saja patuh, jadi otomatis pengemudi juga harus patuh. Lagipula, izin trayek yang susah untuk mengurusnya, mereka sambil merengek-rengok untuk meminta izin trayek. Karena kami melakukan kajian-kajian terlebih dahulu, tapi nyatanya mereka melanggar dan sering kami tilang.

T: Menurut bapak mengapa masih ada supir yang yang tidak patuh terhadap aturan di Undang-undang Pasal 126 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?

J: Masalah memang ada di mental si supir, karena penertiban dilakukan setiap hari. Dishub juga melakukan operasi lintas jaya yang bergabung dengan TNI polri, kita periksa angkot yang tidak patuh terhadap aturan, misalnya mengkadangi kendaraan.

T: Menurut Bapak bagaimana DisHub dalam mengatasi dan menghadapi ketidakpatuhan supir?

J: Penertiban setiap hari dilakukan, supaya mereka bisa tertib dalam berlalu lintas. Di dalam lalu lintas itu terdapat jam 7-9 dan 4-6 melayani kelancaran masyarakat dalam beraktifitas pagi, seperti ke kantor, berangkat sekolah. Dan 4-6 adalah kita melayani masyarakat ketika selesai beraktifitas. Dan untuk hukuman, pasti jera. kita melakukan stop operasi selama 2 minggu karena mereka setiap hari mengantongi uang untuk kredit mobil Rp. 150.000, tinggal dihitung saja.

Tabel Wawancara Supir

No.	Pertanyaan	S.01	S.02	S.03	S.04	S.05
1.	Apa alasan bapak <i>mengetem</i> ditempat yang tidak ditentukan?	Armada yang terlalu banyak, sehingga tidak dapat menampung APB di dalam terminal, terminal kurang besar.	Kurang tegasnya aparat, penumpang yang malas untuk berjalan ke terminal dengan keadaan membawa belanjaan dari pasar, kurang strategisnya posisi terminal, luas terminal yang tidak dapat menampung jumlah angkot-angkot yang tersedia.	Luas terminal yang tidak dapat menampung angkutan angkutan umum. Terminal yang diperbaharui menjadi sempit.	Penumpang lebih banyak di pasar, terminal sekarang tidak ada tempat untuk <i>mengetemnya</i> .	Ikut-ikutan saja dengan supir yang lain, gedung terminal yang terlalu besar dan luas terminal yang kecil, petugas yang kurang tegas yang hanya menjaga ketika pagi dan sore saja (ketika pergi dan pulang kerja)
2.	Apa alasan bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang sudah ditentukan (halte dan terminal) ?	Kurang mengertinya penumpang untuk membiasakan diri turun di halte, supir hanya punya	Kurangnya fasilitas halte disepanjang jalan, daerah masih perkampungan yang menjadikan	Tidak adanya halte, sehingga dapat menurunkan penumpang dimana saja.	Tidak terdapat halte yang memfasilitasi, kecuali di daerah Pusat. Karena angkot hanya menurunkan penumpang dari	Jumlah halte yang sedikit, sebenarnya tidak perlu turun di halte karena APB bukan bus.

		<p>rasa kemanusiaan untuk penumpang terutama ibu-ibu. Tidak sepenuhnya salah penumpang, akan tetapi jumlah dan jarak halte yang terlalu jauh.</p>	<p>halte jauh dari tempat turunnya penumpang.</p>		<p>gang ke gang saja.</p>	
3.	<p>Apa alasan bapak tidak melewati jalur trayek yang sudah ditentukan?</p>	<p>Unit APB sedikit, sejumlah 12 APB. Sedangkan perjalanan 1,5 jam dengan jumlah armada yang kurang. Membuat penumpang komplain. Masalah ini, sudah menjadi kesepakatan supir.</p>	<p>Supir menimbang untung dan rugi jalan raya ke terminal yang jauh dan macet, sehingga supir dan pemilik mobil membuat kesepakatan untuk bergilir masuk terminal Pulo Gebang.</p>	<p>Tidak adanya penumpang ke arah Pulo Gebang, sehingga hanya menghabiskan waktu saja. Tidak masuk trayek terminal Pulo Gebang karena dibagi setiap kelompok untuk masuk ke dalam terminal.</p>	<p>Tidak terdapatnya penumpang/sewa karena tempat BKT saat ini adalah pemukiman warga yang digusur. Selain itu, jumlah APB 01 yang sedikit.</p>	<p>Jumlah mobil yang sedikit, jika tetap dipaksakan akan percuma saja karena perjalanan yang cukup panjang.</p>

4.	Mengapa bapak tidak patuh? Apakah tidak ada pengawasan dan penertiban?	Sebenarnya sudah sering kucing-kucingan dengan petugas untuk masalah <i>ngetem</i> , surat tidak lengkap yang mengakibatkan mobil harus dikandangi, tidak memakai baju seragam. Tetapi, biasanya di hari Minggu penjagaan tidak ada. Menurut saya, Dishub terminal memiliki rasa kemanusiaan kali ya, jadinya diawasi hanya di pagi dan sore hari saja.	Aparat Dishubnya kurang tegas	Biasa-biasa saja sih.	Aparatnya tidak tegas.	Petugasnya kurang tegas (kalau kata orang sini, jika orang kelurahan berangkat kerja, istirahat, dan pulang kerja dishub menertibkan) karena terminal bersebelahan dengan kantor kelurahan Malaka Jaya.
----	--	---	-------------------------------	-----------------------	------------------------	---

Tabel Wawancara Supir

No	Pertanyaan	S.06	S.07	S.08	S.09
1.	Apa alasan bapak <i>mengetem</i> ditempat yang tidak ditentukan?	Terminal dengan jumlah mobil yang banyak dan luas terminal yang sempit, penumpang yang merasa lebih praktis untuk naik dari pasar, kurang pengawasan dari para petugas DisHub.	Penumpang yang malas untuk jalan ke terminal, terlebih yang sudah membawa belanjaan dari pasar. Kurangnya pengawasan Dishub yang hanya di pagi dan sore hari saja	Penumpang yang malas untuk jalan ke dalam terminal, armada yang terlalu banyak tidak dapat menampung, petugas Dishub yang kurang pengawasan hanya mengawasi di pagi dan sore saja.	Karena terminal sempit dan pembuatan gedung baru yang membuat terminal tidak seperti sebelumnya bisa digunakan untuk <i>mengetem</i> dan diberikan jalur disetiap jenis angkutan.
2.	Apa alasan bapak tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang sudah ditentukan (halte dan terminal) ?	Halte ada, akan tetapi penumpang yang ingin selalu praktis. Karena kadang ada penumpang yang lewat sedikit dari tempat mereka turun marah kepada supir.	Halte yang tersedia hanya sedikit dan karena daerah perkampungan, penumpang lebih memilih turun dari gang ke gang saja.	Tidak tersedianya halte, walaupun ada sepertinya tidak etis saja sebuah APB menggunakan halte.	Kurangnya fasilitas halte disetiap jalan. Biasanya halte digunakan untuk di jalan protokol saja, bukan di jalan perkampungan.

		Jarak halte yang terlalu jauh dengan halte selanjutnya.			
3.	Apa alasan bapak tidak melewati jalur trayek yang sudah ditentukan?	Sedikitnya penumpang ke arah terminal Pulo Gebang. Sehingga dibuat kesepakatan untuk bergilir dengan kelompok setiap harinya masuk ke terminal Pulo Gebang untuk menghidupkan trayek.	Karena daerah yang selalu macet, tidak ada penumpang dengan begitu supir dan pemilik mobil berinisiatif untuk membuat giliran untuk masuk terminal Pulo Gebang agar trayek tidak mati.	Karena macet, supir hanya ingin hal yang simple saja.	Karena penumpang ke arah rawamangun sedikit atau bahkan tidak ada. Selain itu, jumlah mobil yang sedikit.
4.	Mengapa bapak tidak patuh? Apakah tidak ada pengawasan dan penertiban?	Kami tidak akan mengetem jika ada DisHub karena kami mengharagai petugas. Petugas juga bermain 86 dengan para supir dengan membayar Rp. 10.000 sampai Rp. 20.000	Dishub hanya ada di pagi dan sore hari saja. Dishub tidak masalah mengetem jika tidak membuat macet. Tetapi, jika supir masih tetap bandel akan disuruh push up di	Petugas dishub yang kurang pengawasan, karena hanya menertibkan di pagi dan sore hari saja ketika jam kerja dan pulang kerja saja, agar keadaan tidak macet. Biasanya	Dishub kurang tegas, hanya ada di pagi dan sore hari saja. Ketika jam pergi dan pulang kerja.

		(bukan petugas yang meminta, tetapi kesadaran supir)	depan supir yang lain.	setiap angkutan diminta uang sebanyak Rp. 1000 untuk memberikan petugas di dalam agar penjagaan tidak begitu ketat. Alasan lain tidak patuh walaupun ada petugas, supir merasa dishub/LLD banyak yang sekolahnya tidak tinggi, seperti di Pulo Gadung dari tukang sapu menjadi LLD.	
--	--	--	------------------------	---	--

Tabel Wawancara Penumpang

No.	Pertanyaan	P.01	P.02
1.	Menurut mbak, bagaimana dengan supir APB yang masih mengetem di tempat yang tidak ditentukan?	Menurut saya kenapa supir APB mengetem karena penumpang banyak dari pasar, penumpang juga males ke terminal karena menghabiskan tenaga juga. Harusnya sih dijadikan kebiasaan oleh penumpang juga untuk naik dari terminal. Alasan lainnya, Luas terminal yang sempit, jadi gak muat untuk ngetem di terminal	Supir mengetem untuk mencari penumpang bukan bikin macet. Sah sah saja mereka mengetem asal tidak bikin macet dan tidak ricuh seperti kemarin-kemarin supir dengan supir adu mulut. sebenarnya bukan hanya luas terminal saja yang membuat supir tidak mau ngetem. Tetapi karena keinginan penumpang yang ingin simple saja, langsung naik tanpa jalan dan menunggu. Untuk luas memang luasan terminal kemarin, tetapi tidak ada variasinya seperti ini. Bisa buat selfie-selfie.
2.	Lalu, bagaimana dengan APB yang menaikkan dan menurunkan penumpang bukan di halte?	Jarak halte ke rumah saya jauh, jumlah halte yang juga minim	Karena posisi halte tidak pas dengan rumah saya, halte kurang memadai dan peletakkannya lebih tepat
3.	Bagaimana dengan APB yang beroperasi tidak sesuai dengan trayek?	Jika di turunin tidak sesuai, ya gapapa turun aja dari pada nantangin supir.	Kalo tidak sesuai trayek saya merasa di rugikan. Seharusnya harusnya di tindak, seharusnya harus sesuai karena seharusnya naik sekali jadi dua kali. Mgkn juga karena mobil sedikit, penumpang jarang.

4.	Menurut mbak, bagaimana pengawasan dan penertiban yang dilakukan oleh aparat dishub?	Menurut saya sudah cukup baik	Pengawasan petugas dishub terminal bagus, jadinya tidak ricuh lagi. fasilitas sudah memadai dan aman, sudah ada satpam dan dishubnya kerjanya sudah bagus, dari terminal sebelumnya.

Tabel Wawancara *Key Informan*

No.	Pertanyaan	KT
1.	Menurut bapak apa yang menyebabkan supir APB menyetem di tempat yang tidak ditentukan?	Membenarkan bahwa posisi terminal yang menyebabkan supir menyetem, karena terminal berhadapan dengan pasar. Kalo tidak ada petugas mereka menyetem, kalo ada petugas mereka tidak berani menyetem, sebaiknya terminal sejajar dengan pasar. Untuk masalah terminal kurang luas sebenarnya saat ini gubernur membuat terminal hanya sebagai lintasan, jadi mobil tidak boleh lagi menyetem, masalah lahan yang terbatas juga utk terminal dalam kota, kecuali terminal tipe A.
2.	lalu, bagaimana dengan supir APB yang tidak menurunkan dan menaikkan penumpang di halte?	Wajib untuk menurunkan dan menaikkan penumpang di halte, angkot itu punya terminal dan halte dan tidak boleh sembarangan berhenti, kadang halte ada yang dekat dan jauh, halte sudah banyak, penumpang yang kesadarannya kurang. Petugas dan polantas yang kurang sehingga tidak dapat memantau pelanggaran. Harus ada kerjasama antara supir dan penumpang.
3.	menurut bapak, bagaimana dengan pengoperasian APB yang tidak sesuai trayek?	Trayek sudah ditentukan oleh pusat, jika tidak ada penumpang seharusnya jalurnya diarahkan. Supir mengajukan pengalihan jalan ke sudin.
4.	Bagaimana penertiban dan pengawasan yang DisHub lakukan kepada supir APB?	Pengawasan dan penertibannya sudah dilakukan setiap hari, kalo dari sudin seminggu 2 kali atau seminggu sekali, kadang di derek atau di kandangin sebulan yang tidak layak jalan, kartu pengawannya tidak ada atau tidak berlaku, di KIR.

Tabel Wawancara *Ekspert Opinion*

No.	Pertanyaan	KB
1.	Menurut bapak apa fungsi dan tujuan terminal?	Konsep untuk terminal yang ideal adalah terminal terpadu, disitu ada pusat pembelanjaan, terminal dan kantor, angkutan umum tidak mengetem lama lama di terminal, jadi ketika ada penumpang, langsung di angkut dan jalan. Jadi, dijadikan sistem tendang saja. Maka dari itu angkot harus mempunyai pul untuk rumah mobil menginap bukan terminal lagi, pul harus memilikin izin dari pemda dki. Jadi, tidak bisa seperti dulu lagi terminal dijadikan tempat menginap mobil. (ada di uu) dan pembangunan terminal itu sudah diatur sedemikian rupa oleh dinas tata kota, kita pasti sudah survey dulu kelayakan terminal atau disebut analisa kelayakan lalu lintas dan analisa dampak mengenai lingkungan, lalu dilakukan kajian-kajian dan lain sebagainya. Karena sudah dimuat menjadi terminal terpadu, bukan hanya untuk angkutan orang saja. Akan tetapi, antar kota antar provinsi dan terintegrasi oleh pusat perbelanjaan, seperti terminal Pulogebang ada pusat perbelajaan dan pertokoan juga. Itulah contoh ideal yang disebut sebagai terminal jakarta saat ini.
2.	Menurut bapak apa fungsi halte disepanjang jalan trayek APB dan bagaimana keadaan halte tersebut?	Sama dengan terminal, fungsi halte adalah menaikkan dan menurunkan penumpang. Saya tidak menjelekkkan supir akan tetapi dalam pembuatan halte itu menggunakan rekayasa lalu lintas dan akan di lihat atau direkayasa kebutuhan dalam suatu trayek akan dilihat tempat orang-orang berkumpul juga akan di survey. Tetapi kadang, halte dibuat tidak sesuai. Misalnya dijadikan tempat jualan dan saya rasa enggak salah dengan banyaknya halte.
3.	Menurut bapak bagaimana dengan trayek yang diberlakukan?	Untuk masalah trayek pasti akan ditindak dan tidak ada ampun, karena akan dilakukan pemantauan terjadwal karena kami tidak

		<p>selalu fokus terhadap satu titik saja. Pemotongan trayek itu pelanggaran dan akan dikenakan pidana dan kena stop operasi mental supir yang memang tidak patuh terhadap aturan, dan tidak mau rugi karena sistem yang digunakan adalah sistem setoran. Makanya program pemerintah ke depan adalah ingin melakukan sistem gaji, agar supir tidak merasa rugi. Merugikan penumpang, tarif yang sudah diatur dan ada dasarnya. Klender – pulogebang 5000, tetapi sampai pupar 5000. Dan itu termasuk pelanggaran dan ada hukum pidana, krg kesadaran pengemudi dan penumpang. Termasuk peraturan terhdap petugas yang tidak boleh lagi melakukan praktek pungli, insyaAllah sudah kita jalani, kita melaksanakan itu untuk sbg contoh untuk pengemudi karena petugas saja patuh, jadi otomatis pengemudi juga harus patuh. Lagipula, izin trayek yang susah untuk mengurusnya, mereka sambil merengek-rengok untuk meminta izin trayek. Karena kami melakukan kajian-kajian terlebih dahulu, tapi nyatanya mereka melanggar dan sering kami tilang.</p>
4.	Menurut bapak mengapa masih ada supir yang tidak patuh terhadap aturan di Undang-undang Pasal 126 tentang Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan?	<p>Masalah memang ada di mental si supir, karena penertiban dilakukan setiap hari. Dishub juga melakukan operasi lintas jaya yang bergabung dengan TNI polri, kita periksa angkot yang tidak patuh terhadap aturan, misalnya mengkadangi kendaraan.</p>
5.	Menurut Bapak bagaimana DisHub dalam mengatasi dan menghadapi ketidakpatuhan supir?	<p>Penertiban setiap hari dilakukan, supaya mereka bisa tertib dalam berlalu lintas. Di dalam lalu lintas itu terdapat jam 7-9 dan 4-6 melayani kelancaran masyarakat dalam beraktifitas pagi, seperti ke kantor, berangkat sekolah. Dan 4-6 adalah kita melayani masyarakat ketika selesai beraktifitas. Dan untuk hukuman, pasti jera. kita melakukan stop operasi selama 2 minggu karena mereka</p>

		setiap hari mengantongi uang untuk kredit mobil Rp. 150.000, tinggal dihitung saja.
--	--	---

Catatan Lapangan

Jum'at, 27 Januari 2017

Pada tanggal 27 Januari 2017 peneliti memberikan surat permohonan izin penelitian ke bagian tata usaha di terminal Klender.

Jum'at, 3 Februari 2017

Peneliti mendatangi bagian tata usaha di terminal Klender untuk meminta data-data mengenai terminal Klender.

Jum'at, 10 Maret 2017

Peneliti melakukan observasi dengan mengikuti trayek APB 03 sebanyak dua APB, serta melakukan wawancara terhadap dua orang supir APB.

Minggu, 19 Maret 2017

Peneliti melakukan observasi dengan mengikuti trayek APB 03 sebanyak tiga APB dan APB 01 sebanyak empat APB. Serta peneliti juga melakukan wawancara terhadap tujuh orang supir APB.

Senin, 27 Maret 2017

Peneliti melakukan observasi terhadap keadaan terminal Klender dan melakukan beberapa dokumentasi.

Jum'at 31 Maret 2017

Peneliti melakukan wawancara terhadap penumpang APB 03 dan APB 01 di terminal Klender.

Rabu, 5 April 2017

Peneliti melakukan wawancara terhadap key informan yaitu Bapak Djoko Purnomo selaku Kepala Terminal Klender.

Kamis, 13 April 2017

Peneliti melakukan melakukan observasi untuk melihat keadaan terminal dan melengkapi data-data yang kurang oleh key informan yaitu Djoko Purnomo selaku Kepala Terminal Klender.

Selasa, 16 Mei 2017

Peneliti melakukan wawancara Kasih (Kepala Seksi) bidang Angkutan Jalan dan Operasional yaitu Bapak Umbul sebagai Ekspert Opinion.

Lampiran 26

Dokumentasi-dokumentasi



Bersama Informan Penumpang Lili Puspita



Bersama Informan Penumpang Suprajat



Bersama Key Informan Djoko Purnomo



Bersama Ekspert Opinion Umbul Gunawan



Keadaan di Depan Terminal



Keadaan Terminal



Kedaaan Terminal Tampak Depan



Di dalam Gedung Terminal Lantai 1



Di dalam Gedung Terminal Lantai 2



Di dalam gedung Terminal Lantai Dasar



*Building
Future
Leaders*

KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220
Telepon/Faximile : Rektor : (021) 4893854, PR I : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982
BAUK : 4750930, BAAK : 4759081, BAPSI : 4752180
Bagian UHTP : Telepon. 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian HUMAS : 4898486
Laman : www.unj.ac.id

Nomor : 0309/UN39.12/KM/2017
Lamp. : -
Hal : Permohonan Izin Mengadakan Penelitian
untuk Penulisan Skripsi

23 Januari 2017

Yth. Kepala Dinas Perhubungan Terminal Klender
Jl. Teratai Putih Malaka Jaya, Duren Sawit,
Jakarta Timur 13460

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Nama : Yulia Najeges
Nomor Registrasi : 4115137050
Program Studi : Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan
Fakultas : Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta
No. Telp/HP : 085711938740

Dengan ini kami mohon diberikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka penulisan skripsi dengan judul :

“Kepatuhan Supir APB Terhadap Pelaksanaan UU No.22 Tahun 2009”

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Akademik, Kemahasiswaan,
dan Hubungan Masyarakat



Tembusan :
1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Kaprog Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

Woro Sasmoyo, SH
NIP. 19630403 198510 2 001



KEMENTERIAN RISET, TEKNOLOGI, DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS NEGERI JAKARTA

Kampus Universitas Negeri Jakarta, Jalan Rawamangun Muka, Jakarta 13220

Telepon/Faximile : Rektor : (021) 4893854, PRI : 4895130, PR II : 4893918, PR III : 4892926, PR IV : 4893982

BUK : 4750930, BAKHUM : 4759081, BK : 4752180

Bagian UHT : Telepon, 4893726, Bagian Keuangan : 4892414, Bagian Kepegawaian : 4890536, Bagian Humas : 4898486

Laman : www.unj.ac.id

*Building
Future
Leaders*

Nomor : **2370/UN39.12/KM/2017**
Lamp. : -
Hal : **Permohonan Izin Mengadakan Penelitian
untuk Penulisan Skripsi**

27 April 2017

Yth. Kepala Suku Dinas Perhubungan Jakarta Timur
Jl. Pegambiran, Rawamangun,
Jakarta Timur

Kami mohon kesediaan Saudara untuk dapat menerima Mahasiswa Universitas Negeri Jakarta :

Nama : **Yulia Najeges**
Nomor Registrasi : **4115137050**
Program Studi : **Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan**
Fakultas : **Ilmu Sosial Universitas Negeri Jakarta**
No. Telp/HP : **083870124726**

Dengan ini kami mohon diberikan ijin mahasiswa tersebut, untuk dapat mengadakan penelitian guna mendapatkan data yang diperlukan dalam rangka penulisan skripsi dengan judul :

"Kepatuhan Supir APB Terhadap Pelaksanaan UU No.22 Tahun 2009 Tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan"

Atas perhatian dan kerjasama Saudara, kami sampaikan terima kasih.

Kepala Biro Akademik, Kemahasiswaan,
dan Hubungan Masyarakat



Woro Sasmoyo, SH
NIP. 19630403 198510 2 001

Tembusan :

1. Dekan Fakultas Ilmu Sosial
2. Koordinator Prodi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan

RIWAYAT HIDUP



Yulia Najeges. Lahir dan besar di Jakarta. Anak pertama dari tiga bersaudara, hasil perkawinan dari Ahmad Fauzi Hutasuhut dan Hilda Siregar. Bertempat tinggal di Jalan Wijaya Kusuma II/10 No. 33, Malakasari, Duren Sawit, Jakarta Timur. Peneliti memulai pendidikannya di Sekolah Dasar 014 Pagi Malakasari, kemudian melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Pertama di SMPN 139 Jakarta dan telah menyelesaikan pendidikannya pada jenjang Sekolah Menengah Atas di SMA Muhammadiyah 23 Jakarta. Setelah itu, peneliti melanjutkan studinya ke jenjang yang lebih tinggi, yakni Universitas Negeri Jakarta Fakultas Ilmu Sosial Program Studi Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan untuk menuntaskan Strata 1 (S1) . Diharapkan dengan bertambahnya gelar sarjana pendidikan di belakang nama ini dapat membawa manfaat dan keberkahan bagi diri sendiri, keluarga, teman-teman dan orang lain. Aamiin.