

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Penelitian**

Transportasi sangat berkaitan erat dengan segala aktifitas dikalangan masyarakat baik itu moda transportasi darat, laut dan udara. Transportasi darat merupakan moda transportasi yang paling dominan di Indonesia dibandingkan moda transportasi udara dan transportasi laut. Transportasi darat sering digunakan kalangan masyarakat dalam beraktifitas karena relatif lebih murah dan mudah dijangkau. Pengangkutan darat merupakan pilihan untuk dikembangkan dalam upaya membuka keterisolasian daerah. Kebijakan untuk menjadikan pengangkutan darat sebagai sarana perhubungan dengan antardaerah terpencil sampai saat ini masih tetap terus dipertahankan. Tanpa adanya sarana angkutan tersebut, pembangunan di Indonesia pasti akan menghadapi kendala, oleh karena itu perlu adanya sistem angkutan yang lancar, efektif, efisien, aman, dan nyaman.

Perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Salah satu moda transportasi darat yang sering digunakan masyarakat adalah kendaraan bermotor umum. Kendaraan Bermotor Umum adalah setiap Kendaraan yang digunakan untuk angkutan barang dan/atau orang dengan dipungut bayaran. Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah angkutan yang dilayani dengan mobil penumpang umum dan Mobil Bus umum dari suatu tempat ke tempat lain, mempunyai asal-tujuan, lintasan, dan waktu yang tetap dan teratur serta dipungut bayaran. Lebih khusus lagi yang akan dibahas di dalam tulisan ini tentang Angkutan Antarkota dalam Provinsi, yaitu angkutan dari satu Kota ke Kota lain antar daerah Kabupaten/Kota dalam satu daerah Provinsi yang terikat dalam trayek.

Dalam mewujudkan pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu, pemerintah membentuk suatu aturan agar tujuan tersebut dapat tercapai. Salah satu aturan tersebut adalah Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lalu lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Keberadaan terminal sangat penting untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan perangkutan jalan yang terdiri dari dua jenis terminal yaitu terminal penumpang dan terminal barang. Keduanya merupakan sarana transportasi jalan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang/barang,

serta pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum sehingga terminal harus dikelola dan dipelihara agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dan angkutan jalan raya dengan baik dan termasuk didalamnya sarana dan fasilitas yang harus ada di dalam terminal. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan Pasal 4 ayat 2 berbunyi Simpul Terminal Penumpang terdiri atas Simpul Terminal tipe A, tipe B dan tipe C. Kemudian menurut pasal 6 ayat 1 dan 2 Simpul Terminal tipe B ditetapkan sebagai simpul terminal bagi Angkutan Antarkota Dalam Provinsi.<sup>1</sup>

Dalam Pasal 1 Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengatur tentang terminal dijelaskan bahwa Terminal adalah Pangkalan Kendaraan Bermotor Umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan/atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Peran terminal sebagai simpul transportasi tempat menaikkan dan menurunkan penumpang lebih dikhususkan lagi didalam pasal 36 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 yang menyebutkan bahwa “Setiap Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek”.<sup>2</sup>

Kota Pontianak merupakan Ibu Kota Provinsi Kalimantan Barat yang letaknya sangat strategis sebagai Ibu Kota Provinsi sebab itu Kota Pontianak sering dilintasi oleh kendaraan umum yang berasal dari Kabupaten lain untuk

---

<sup>1</sup> Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 24 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Terminal Angkutan Jalan

<sup>2</sup> Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

mengantarkan penumpang. Terminal Batulayang merupakan terminal yang terletak di Utara Kota Pontianak tepatnya Kecamatan Pontianak Utara sebagai gerbang masuk dari daerah lain menuju Kota Pontianak. Terminal Batulayang dulunya merupakan terminal yang ramai dan aktif sebagai tempat singgah menaik dan menurunkan penumpang bagi Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Hal tersebut sangat berbeda dengan yang terjadi saat ini, tidak semua bus dalam trayek Antarkota Dalam Provinsi yang melintas kemudian singgah di Terminal Batulayang untuk menaik dan menurunkan penumpang padahal pada saat itu Terminal Batulayang masih merupakan Terminal tipe B. Masih banyak bus yang memilih menaik dan menurunkan penumpang di tepi jalan serta terminal terminal liar sehingga tidak seperti apa yang telah diatur dalam pasal 36 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009.

Aturan yang ada dengan kenyataan yang terjadi dilapangan terlihat tidak sesuai dan bahkan masih berlangsung hingga saat ini, sehingga hal tersebut menyebabkan Terminal Batulayang yang dulu merupakan terminal tipe B yang menjadi tempat menaik dan menurunkan penumpang untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi dan Angkutan Perkotaan atau Angkutan Perdesaan saat ini mulai kehilangan fungsinya.

Dengan demikian berdasarkan uraian diatas penulis menemukan adanya permasalahan yang mana kewajiban terhadap bus untuk menaik dan menurunkan penumpang di terminal tidak diterapkan di lapangan sehingga Terminal Batulayang kehilangan fungsinya sebagai terminal. Penulis tertarik untuk melakukan kajian lebih lanjut mengenai masalah ini untuk mengetahui

penyebab kenapa bus yang melintas kebanyakan sudah tidak menaikkan dan menurunkan penumpang di Terminal Batulayang sesuai fungsinya dan ingin mengetahui bagaimana pengawasan oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Pontianak terhadap Angkutan Antarkota Dalam Provinsi yang lebih memilih menaikkan dan menurunkan penumpang di tepi jalan dan masuk area dalam Kota Pontianak dan menuangkannya dalam skripsi yang berjudul “Implementasi Kewajiban Singgah Di Terminal Bagi Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Bus Antarkota Dalam Provinsi (Studi Kasus Terminal Batulayang)”.

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

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan oleh penulis, maka yang menjadi masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Apa yang menyebabkan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Bus Antarkota Dalam Provinsi tidak singgah di Terminal Batulayang?
2. Bagaimana pengawasan terhadap Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Bus Antarkota Dalam Provinsi yang menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat liar?

#### **C. Tujuan Penelitian**

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Bus Antarkota Dalam Provinsi tidak singgah di Terminal Batulayang.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis pengawasan terhadap Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Bus Antarkota Dalam Provinsi yang menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal liar?

#### **D. Manfaat Penelitian**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan suatu manfaat baik manfaat teoritis maupun manfaat praktis, yaitu:

##### 1. Manfaat Teoritis

Dalam hasil penelitian ini diharapkan mampu memberikan pemahaman kepada mahasiswa pada khususnya dan masyarakat luas termasuk pelaku usaha angkutan umum pada umumnya, mengenai fungsi terminal sebagai tempat singgah menaik dan menurunkan penumpang bagi Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek khususnya di Kota Pontianak

##### 2. Manfaat Praktis

###### a. Bagi Peneliti

Penelitian ini dapat dijadikan sebagai bentuk latihan dan penerapan ilmu dalam bidang penelitian serta teori yang telah diperoleh selama masa perkuliahan.

###### b. Bagi Pelaku Usaha

Penelitian ini di harapkan dapat menjadi sumber informasi bagi pelaku usaha Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek sehingga fungsi terminal di Terminal Batulayang dapat dijalankan kembali, khususnya pada pelaksanaan aturan tentang adanya kewajiban untuk singgah di terminal sehingga Terminal Batulayang dapat kembali sebagaimana fungsinya.

###### c. Bagi Pemerintah

Penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah dalam memecahkan masalah terhadap permasalahan yang ada khususnya dalam

hal Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang masih tidak singgah di Terminal Batulayang sehingga menaikkan dan menurunkan penumpang di terminal liar .

## **E. Kerangka Pemikiran Sebagai Landasan Teori**

### 1. Kerangka Teori

#### a. Simpul Transportasi

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional di jelaskan bahwa simpul transportasi adalah suatu tempat yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda. Keterpaduan jaringan pelayanan dan prasarana transportasi dalam penyelenggaraan transportasi antarmoda/multimoda yang efektif dan efisien diwujudkan dalam bentuk interkoneksi pada simpul transportasi yang berfungsi sebagai titik temu yang memfasilitasi alih moda yang dapat disebut sebagai terminal antarmoda (intermodal terminal).<sup>3</sup>

Keberadaan terminal sangat penting untuk terlaksananya keterpaduan intra dan antarmoda secara lancar dan tertib. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul dalam sistem jaringan perangkutan jalan yang terdiri dari dua jenis terminal yaitu terminal penumpang dan terminal barang. Keduanya merupakan sarana transportasi jalan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang/barang, serta pengaturan kedatangan dan keberangkatan kendaraan umum sehingga

---

<sup>3</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional

terminal harus dikelola dan dipelihara agar dapat memenuhi kebutuhan masyarakat dan angkutan jalan raya dengan baik dan termasuk didalamnya sarana dan fasilitas yang harus ada di dalam terminal.

Direktorat Jendral Perhubungan Darat menyatakan bahwa terminal angkutan umum merupakan titik simpul dalam sistem jaringan transportasi jalan tempat terjadinya putus arus yang merupakan prasarana angkutan yang berfungsi pokok sebagai pelayanan umum, berupa tempat kendaraan umum menaikkan dan menurunkan penumpang dan atau barang, bongkar muat barang, sebagai tempat berpindahnya penumpang baik intra maupun antar moda transportasi yang terjadi sebagai akibat adanya arus pergerakan manusia dan barang serta adanya tuntutan efisiensi transportasi. Dari pengertian terminal diatas, maka peran terminal cukup kompleks sehingga dalam perencanaan dan pengolahan harus cukup baik.

Adapun fungsi terminal dibagi menjadi 3 unsur sebagai berikut :

1. Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda (kendaraan) ke moda (kendaraan) lain, tempat fasilitas informasi dan parkir kendaraan pribadi.
2. Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas untuk menata lalu lintas dan angkutan serta menghindari dari kemacetan, sumber pungutan retribusi dan sebagai pengendalian kendaraan umum.

3. Fungsi terminal bagi operator/pengusaha adalah untuk mengatur operasi bus, fasilitas istirahat dan informasi dan sebagai fasilitas pangkalan.<sup>4</sup>

Jadi dapat disimpulkan bahwa terminal merupakan simpul transportasi yang berfungsi untuk kegiatan menaikkan dan menurunkan penumpang, membongkar dan memuat barang, mengatur perjalanan serta tempat perpindahan intramoda dan antarmoda. Hal tersebut tertuang di dalam aturan sehingga memang wajib bagi Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang melewati Terminal untuk singgah menaikkan atau menurunkan penumpang di terminal. Sehingga merupakan hal yang wajib juga bagi Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek yang melintas untuk singgah di Terminal Batulayang.

b. Pengawasan

Dalam kamus besar Indonesia istilah “Pengawasan berasal dari kata awas yang artinya memperhatikan baik-baik, dalam arti melihat sesuatu dengan cermat dan seksama, tidak ada lagi kegiatan kecuali memberi laporan berdasarkan kenyataan yang sebenarnya dari apa yang di awasi”.<sup>5</sup>

Menurut Sujamto pengawasan adalah segala usaha atau kegiatan untuk mengetahui dan menilai kenyataan yang sebenarnya mengenai pelaksanaan tugas atau kegiatan, apakah sesuai dengan semestinya atau tidak.<sup>6</sup> Pengertian pengawasan tersebut menekankan pada suatu proses pengawasan berjalan sistematis sesuai dengan tahap-tahap yang telah ditentukan.

---

<sup>4</sup> Sakti Adji Adisasmita, *Jaringan Transportasi Teori dan Analisis* (Yogyakarta : Graha Ilmu, 2011), hlm. 161.

<sup>5</sup> Sujamto, *Beberapa Pengertian di Bidang Pengawasan*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1986), hlm, 2.

<sup>6</sup> Sujamto. *Otonomi Daerah Yang Nyata dan Bertanggung Jawab*, (Jakarta: Sinar Grafika, 1990), hlm 17.

Menurut Prayudi “Pengawasan adalah suatu proses untuk menetapkan pekerjaan apa yang dijalankan, dilaksanakan, atau diselenggarakan itu dengan apa yang dikehendaki, direncanakan atau diperhatikan”.<sup>7</sup>

Pengawasan yang dilaksanakan mempunyai fungsi sesuai dengan tujuannya. Mengenai hal ini, Soerwarno Handayanigrat menyatakan empat hal yang terkait dengan fungsi pengawasan, yaitu:<sup>8</sup>

1. mempertebal rasa tanggung jawab terhadap pejabat yang disertai tugas dan wewenang dalam melaksanakan pekerjaannya;
2. mendidik para pejabat agar mereka melaksanakan pekerjaan sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan;
3. untuk mencegah terjadinya penyimpangan, kelaian, dan kelemahan agar tidak terjadi kerugian yang tidak diinginkan;
4. untuk memperbaiki kesalahan dan penyelewengan agar pelaksanaan pekerjaan tidak mengalami hambatan-hambatan dan pemborosan.

Menurut Victor M. Situmorang pengawasan dapat diklasifikasikan ke dalam beberapa jenis, yaitu:<sup>9</sup>

1. Pengawasan langsung dan pengawasan tidak langsung
  - a. Pengawasan langsung Pengawasan langsung adalah pengawasan yang dilakukan secara pribadi oleh pimpinan atau pengawas dengan mengamati, meneliti, memeriksa, mengecek sendiri secara “on the spot” di tempat pekerjaan, dan menerima laporan-laporan secara langsung pula dari pelaksana. Hal ini dilakukan dengan inspeksi.
  - b. Pengawasan tidak langsung Pengawasan tidak langsung diadakan dengan mempelajari laporan-laporan yang diterima dari pelaksana baik lisan maupun tertulis, mempelajari pendapat-pendapat masyarakat dan sebagainya tanpa pengawasan “on the spot”.

Menurut Maringan (2004 : 61) menyatakan tujuan pengawasan adalah :

---

<sup>7</sup> Prayudi, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1981), hlm 80.

<sup>8</sup> Nurmayani, *Hukum Administrasi Daerah( Buku Ajaran)*, (Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2009), hlm 82.

<sup>9</sup> Victor M, Situmorang dan Yusuf Juhir, *Aspek Hukum Pengawasan Melekat Dalam Lingkungan Aparatur Pemerintah*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1993), hlm 21.

1. Mencegah dan memperbaiki kesalahan, penyimpangan, ketidaksesuaian dalam pelaksanaan tugas yang dilakukan.
2. Agar pelaksanaan yang dilaksanakan sesuai dengan rencana yang telah ditetapkan sebelumnya.<sup>10</sup>

c. Efektivitas Hukum

Efektivitas mengandung arti keefektifan pengaruh efek keberhasilan atau kemandirian atau kemujaraban. Membicarakan keefektifan hukum tentu tidak terlepas dari penganalisisan terhadap karakteristik dua variable terkait yaitu karakteristik atau dimensi dari obyek sasaran yang dipergunakan.<sup>11</sup>

Teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 (lima) faktor, yaitu :<sup>12</sup>

1. Faktor hukumnya sendiri (undang-undang).
2. Faktor penegak hukum, yakni pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum.
3. Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum.
4. Faktor masyarakat, yakni lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan.
5. Faktor kebudayaan, yakni sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup.

Berdasarkan teori efektivitas hukum menurut Soerjono Soekanto di atas yang menyatakan bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 faktor yaitu Faktor hukumnya sendiri (undang-undang), Faktor penegak

---

<sup>10</sup> Fariswadi, *Pelaksanaan Pngawasan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Di Kota Pekanbaru (Studi Pada Angkutan Travel Luar Kota dan Dalam Kota)*, Jom FISIP Volume 2 No. 2 Februari 2015.

<sup>11</sup> Barda Nawawi Arief, 2013, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Bandung : Citra Aditya , hlm. 67

<sup>12</sup> Soerjono Soekanto, 2008, *Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Penegakan Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, hlm. 8.

hukum (pihak-pihak yang membentuk maupun menerapkan hukum), Faktor sarana atau fasilitas yang mendukung penegakan hukum, Faktor masyarakat (lingkungan dimana hukum tersebut berlaku atau diterapkan), Faktor kebudayaan (sebagai hasil karya, cipta dan rasa yang didasarkan pada karsa manusia di dalam pergaulan hidup).

Menurut Soerjono Soekanto ukuran efektivitas pada faktor yang pertama mengenai hukum atau undang-undangnya adalah :<sup>13</sup>

1. Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sistematis.
2. Peraturan yang ada mengenai bidang-bidang kehidupan tertentu sudah cukup sinkron, secara hierarki dan horizontal tidak ada pertentangan.
3. Secara kualitatif dan kuantitatif peraturan-peraturan yang mengatur bidang-bidang kehidupan tertentu sudah mencukupi.
4. Penerbitan peraturan-peraturan tertentu sudah sesuai dengan persyaratan yuridis yang ada.

Pada faktor kedua yang menentukan efektif atau tidaknya kinerja hukum tertulis adalah aparat penegak hukum. Dalam hubungan ini dikehendaki adanya aparatur yang handal sehingga aparat tersebut dapat melakukan tugasnya dengan baik. Kehandalan dalam kaitannya disini adalah meliputi keterampilan profesional dan mempunyai mental yang baik.

Menurut Soerjono Soekanto bahwa masalah yang berpengaruh terhadap efektivitas hukum tertulis ditinjau dari segi aparat akan tergantung pada hal berikut :<sup>14</sup>

1. Sampai sejauh mana petugas terikat oleh peraturan-peraturan yang ada.
2. Sampai mana petugas diperkenankan memberikan kebijaksanaan.
3. Teladan macam apa yang sebaiknya diberikan oleh petugas kepada masyarakat.

---

<sup>13</sup> Ibid. hlm. 80

<sup>14</sup> Ibid. hlm. 86

4. Sampai sejauh mana derajat sinkronisasi penugasan-penugasan yang diberikan kepada petugas sehingga memberikan batas-batas yang tegas pada wewenangnya.

Pada faktor ketiga, tersedianya fasilitas yang berwujud sarana dan prasarana bagi aparat pelaksana di dalam melakukan tugasnya. Sarana dan prasarana yang dimaksud adalah prasarana atau fasilitas yang digunakan sebagai alat untuk mencapai efektivitas hukum. Prasarana tersebut secara jelas memang menjadi bagian yang memberikan kontribusi untuk kelancaran tugas-tugas aparat di tempat atau lokasi kerjanya. Adapun elemen-elemen tersebut adalah ada atau tidaknya prasarana, cukup atau kurangnya prasarana, baik atau buruknya prasarana yang telah ada.

Pada faktor yang keempat ada beberapa elemen pengukur efektivitas yang tergantung dari kondisi masyarakat, yaitu:

1. Mengerti dan memahami aturan yang ada.
2. Penyebab masyarakat tidak mematuhi aturan yang ada.
3. Penyebab masyarakat mematuhi aturan yang ada.

Sedangkan untuk faktor yang kelima yakni mengenai kebudayaan sebagai kebiasaan yang di lakukan masyarakat mengenai perlakuan terhadap adanya suatu aturan. Hal tersebut dapat di lihat ada atau tidaknya suatu perlakuan terhadap aturan yang di jadikan kebiasaan oleh masyarakat baik kebiasaan baik atau yang bertentangan dengan aturan.

d. Teori Kepastian Hukum

Kepastian hukum sebagai salah satu tujuan hukum dapat dikatakan sebagai bagian dari upaya mewujudkan keadilan. Bentuk nyata dari kepastian hukum

adalah pelaksanaan atau penegakan hukum terhadap suatu tindakan tanpa memandang siapa yang melakukan. Dengan adanya kepastian hukum setiap orang dapat memperkirakan apa yang akan dialami jika melakukan tindakan hukum tertentu. Kepastian diperlukan untuk mewujudkan prinsip persamaan dihadapan hukum tanpa diskriminasi.

Kata "kepastian" berkaitan erat dengan asas kebenaran, yaitu sesuatu yang secara ketat dapat disilogismekan secara legal-formal. Melalui logika deduktif, aturan-aturan hukum positif ditempatkan sebagai premis mayor, sedangkan peristiwa konkret menjadi premis minor. Melalui sistem logika tertutup akan serta merta dapat diperoleh konklusinya. Konklusi itu harus sesuatu yang dapat diprediksi, sehingga semua orang wajib berpegang kepadanya. Dengan pegangan inilah masyarakat menjadi tertib. Oleh sebab itu, kepastian akan mengarahkan masyarakat kepada ketertiban.<sup>15</sup>

Kepastian hukum adalah perihal (keadaan) yang pasti, ketentuan atau ketetapan. Hukum secara hakiki harus pasti dan adil. Pasti sebagai pedoman kelakuan dan adil karena pedoman kelakuan itu harus menunjang suatu tatanan yang dinilai wajar. Hanya karena bersifat adil dan dilaksanakan dengan pasti hukum dapat menjalankan fungsinya. Kepastian hukum merupakan pertanyaan yang hanya bisa dijawab secara normatif, bukan sosiologi.<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Sidharta Arief, *Meuwissen Tentang Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum*, PT Refika Aditama, Bandung, 2007, hlm 8.

<sup>16</sup> Dominikus Rato, *Filsafat Hukum Mencari: Memahami dan Memahami Hukum*, Laksbang Pressindo, Yogyakarta, 2010, hlm 59.

## 2. Kerangka Konsep

Terminal Batulayang merupakan terminal Antarkota yang terletak di Utara Kota Pontianak sebagai gerbang masuk dari daerah lain menuju Kota Pontianak. Berdasarkan pasal 36 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan “*Setiap Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek wajib singgah di Terminal yang sudah ditentukan, kecuali ditetapkan lain dalam izin trayek*” Namun pada kenyataan yang terjadi di lapangan banyak bus yang masih tidak singgah di Terminal Batulayang.

Ketidak sesuaian antara aturan yang ada dengan apa yang terjadi di lapangan menyebabkan kepastian hukum dari aturan tersebut dipertanyakan apakah aturan tersebut memang sudah dilaksanakan namun tidak efektif atukah ada aturan lain yang mengatur tentang bus yang tidak singgah di Terminal Batulayang sehingga bus diperbolehkan untuk tidak singgah di Terminal Batulayang.

## F. Metode Penelitian

Metode adalah cara atau jalan yang ditempuh secara ilmiah untuk memahami objek yang menjadi sasaran ilmu yang bersangkutan.

### 1. Jenis Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan jenis penelitian hukum empiris. disebut juga penelitian hukum sosiologis, merupakan penelitian hukum yang mengkaji hukum yang dikonsepsikan sebagai perilaku nyata, sebagai gejala sosial

yang sifatnya tidak tertulis, yang dialami setiap orang dalam hubungan hidup bermasyarakat.<sup>17</sup>

## 2. Sifat Penelitian

Jenis penelitian yang digunakan penulis adalah deskriptif analitis yaitu suatu penelitian yang bertujuan menggambarkan atau melukiskan tentang suatu hal yang terjadi atau yang sedang berlangsung pada tempat tertentu dan pada saat tertentu.<sup>18</sup>

## 3 Data dan Sumber Data

### a. Data Primer

Data primer merupakan data lapangan yang diperoleh secara eksklusif pada objek yang diteliti dari para narasumber dilapangan atau objek penelitian yang ada hubungannya dengan pokok permasalahan. Dalam hal ini penulis akan menggunakan data primer berupa hasil wawancara dari narasumber yang berhubungan dengan pengawasan terhadap angkutan darat yaitu Dinas Perhubungan Kota Pontianak serta data dari hasil Observasi bus dalam trayek yang tidak singgah di Terminal Batulayang.

### b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari literatur-literatur berupa buku-buku, tulisan-tulisan serta peraturan-peraturan yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti. Dalam hal ini data sekunder yang digunakan penulis adalah

---

<sup>17</sup> Muhaimin,2020, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram University Press, hlm 80.

<sup>18</sup> Ronny Hanitijio Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990, cetakan keempat.hlm 119.

Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009, Keputusan Direktorat Jendral Perhubungan Darat No.31 Tahun 1993 tentang terminal transportasi jalan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM. 49 tahun 2005 tentang Sistem Transportasi Nasional.

4. Teknik Pengumpulan Data

a. Teknik Wawancara

Wawancara adalah teknik pengumpulan data melalui proses tanya jawab lisan yang berlangsung satu arah artinya pertanyaan datang dari pihak yang mewawancarai dan jawaban diberikan oleh yang diwawancarai.<sup>19</sup> Dalam hal ini pihak yang akan diwawancarai oleh penulis adalah Dinas Perhubungan Kota Pontianak. Hal yang akan diwawancarai terkait tentang masalah apa yang menyebabkan bus dalam trayek lebih memilih tidak singgah di Terminal Batulayang dan bagaimana pengawasan oleh dinas perhubungan terhadap bus yang menaikan dan menurunkan penumpang di terminal liar.

b. Teknik Observasi

Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan melalui sesuatu pengamatan, dengan disertai pencatatan-pencatatan terhadap keadaan atau perilaku objek sasaran.<sup>20</sup> Teknik observasi adalah pengamatan dan pencatatan secara sistematis fenomena-fenomena yang diselidiki. Dalam arti yang luas, observasi sebenarnya tidak hanya terbatas pada pengamatan yang

---

<sup>19</sup> Abdurrahman Fatoni, *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi* (Jakarta: Rineka Cipta,2011), hlm.105

<sup>20</sup> Ibid, hlm104.

dilaksanakan baik secara langsung maupun tidak langsung.<sup>21</sup> Penulis akan melakukan pengamatan terhadap situasi pada objek penelitian yaitu banyaknya bus dalam trayek yang tidak singgah di Terminal Batulayang dan mengambil sampel serta memotret sebagai data dokumentasi bus yang menaikan dan menurunkan penumpang di terminal liar di sekitar area Tol Kapuas 2.

#### 5. Analisis Data

Semua data yang diperoleh selama penelitian berlangsung akan dianalisis dengan metode sebagai berikut :

##### a. Metode Deskriptif Analisis

Penulis akan memaparkan keadaan yang ada pada obyek penelitian yaitu data dari hasil observasi terhadap bus dalam trayek yang tidak singgah di Terminal Batulayang dan bus dalam trayek yang menaikan dan menurunkan penumpang di terminal liar, kemudian menganalisisnya dengan menjelaskan data dan informasi yang diperoleh dari segi teori maupun hasil wawancara dari Dinas Perhubungan Kota Pontianak yang akan menjawab permasalahan

---

<sup>21</sup> Singarimbun Masri dan Efendi Sofran, *Metode Penelitian Survey* ( Jakarta:LP3ES,1995), hlm 46.