

**INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA  
TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG-  
UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS  
DAN ANGKUTAN JALAN DI SATUAN PELAYANAN  
TERMINAL TIPE A BAWEN**



**Skripsi**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu  
(S-1) Ilmu Hukum

Oleh:

**ENGGAR PRAYUDA  
NIM.19110006**

**FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI  
(UNDARIS) UNGARAN  
2023**

**HALAMAN PENYERAHAN**

**INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI  
ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN  
2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI  
SATUAN PELAYANAN TERMINAL TIPE A BAWEN**

**Skripsi**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Memperoleh Gelar Sarjana Strata  
Satu (S-1) Ilmu Hukum

Diajukan Oleh  
**ENGGAR PRAYUDA**  
**NIM.19110006**

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing untuk dipertahankan dihadapan Panitia Penguji  
Proposal Skripsi Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman  
GUPPI (UNDARIS) Ungaran

Pada hari Senin tanggal Dua Puluh Tujuh bulan Maret tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga

Pembimbing Utama



**Any Farida, S.H.,M.H**  
**NIDN : 0601107101**

Pembimbing Pembantu



**Susila Esdarwati, SH., M.KN**  
**NIDN : 0627038401**

## HALAMAN PENGESAHAN

### SKRIPSI

#### INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI SATUAN PELAYANAN TERMINAL TIPE A BAWEN

Dipersiapkan dan disusun oleh :

**NAMA : ENGGAR PRAYUDA**

**NIM : 19110006**

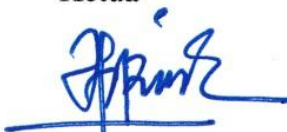
Telah dipertahankan dihadapan Dewan Penguji Skripsi dan diterima untuk memenuhi tugas dan syarat-syarat guna memperoleh gelar Sarjana Strata I Ilmu Hukum Pada Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI (UNDARIS)

Pada hari Senin tanggal Dua Puluh Tujuh bulan Maret tahun Dua Ribu Dua Puluh Tiga

Dinyatakan telah memenuhi syarat dan lulus

Dewan Penguji

Ketua



**Any Farida, S.H., M.H**

**NIDN : 0601107101**

Anggota



**Susila Esdarwati, SH., M.KN**

**NIDN : 0627038401**

Anggota



**Dr. Moh Tohari, S.H., M.H**

**NIDN : 0616096901**

Mengetahui;

Dekan.



**Dr. Moh Tohari, S.H., M.H.**  
**NIDN : 0616096901**

## ABSTRAK

Inspeksi keselamatan angkutan umum (*ramp check*) adalah kegiatan yang bertujuan untuk menjamin dan meningkatkan penyelenggaraan angkutan umum. Fungsi dari inspeksi keselamatan terhadap moda transportasi angkutan umum adalah untuk mengawasi, menjaga, memelihara serta meminimalisir resiko kecelakaan di jalan raya. Setiap angkutan umum yang beroperasi mengangkut penumpang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan harus memenuhi dan mentaati syarat yang tertuang dalam Undang-Undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Adapun unsur adalah unsur administrasi seperti surat ijin mengemudi, buku uji berkala, atau kartu pengawasan. Sedangkan unsur lainnya merupakan unsur dibagi lagi menjadi dua bagian yaitu unsur teknis utama dan unsur teknis pendukung. Unsur teknis utama merupakan bagian penting yang terdapat pada angkutan umum sedangkan unsur teknis pendukung juga harus dipastikan ada. Permasalahan utama adalah masih banyak ditemukan pelanggaran yang dilakukan oleh angkutan umum yang melintas di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris yang mengkaji terkait implementasi hukum positif secara faktual pada setiap peristiwa hukum. Pengolahan data menggunakan metode diskriptif analisis, data yang dipergunakan adalah pendekatan kualitatif terhadap data primer dan data sekunder. Setelah dilakukan penelitian di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen) dalam pelaksanaan masih ditemukan banyak kendala dan kurang optimal karena kurang tegasnya petugas dalam memberikan sanksi, tidak ada sosialisasi terhadap masyarakat, keterbatasan jumlah pegawai untuk melakukan inspeksi keselamatan. Solusi yang dapat dilakukan adalah memberikan peringatan, himbauan dan melakukan sosialisasi kepada pemilik jasa angkutan umum, memberikan sanksi tegas berupa penilangan terhadap armada yang tidak laik jalan dan sudah diberikan peringatan sebelumnya.

Kata Kunci : *Inspeksi, Keselamatan, Transportasi Umum*

## **MOTTO DAN PERSEMBAHAN**

### **MOTTO**

*Menuju tak terbatas dan melampauinya*

### **PERSEMBAHAN:**

1. Untuk orangtua penulis, Sahabat dan Rekan-rekan Pemberi motivasi, semangat, bimbingan, dan doa dalam segala hal kehidupan kepada penulis sehingga di antara doa tersebut maka penulis dapat menyelesaikan penulisan skripsi ini dengan tepat waktu, lancar, dan bertanggung jawab.
2. Untuk Ibu Any Farida, S.H.,M.H dan ibu Susila Esdarwati, S.H.,M.Kn. selaku pembimbing yang telah dengan sabar meluangkan waktu di sela-sela kesibukannya yang sangat padat. namun tetap dapat memberikan dukungan moril, masukan, petunjuk, dan bantuan yang sangat besar secara teknis dan non teknis kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
3. Untuk segenap rekan rekan seangkatan Kelas Sore Undaris yang telah mengambil bagian dalam penyelesaian skripsi ini sehingga dapat terselesaikan dengan baik dan lancar. Terima kasih sebesar-besarnya.

## KATA PENGANTAR

Alhamdulillah penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan penyusunan skripsi yang berjudul **“INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI SATUAN PELAYANAN TERMINAL TIPE A BAWEN”**.

Di dalam penyusunan skripsi ini, penulis menyadari masih banyak kekurangan maupun ketidaksempurnaan, karena masih terbatasnya pengetahuan penulis, oleh karena itu saran-saran dan kritik yang bersifat membangun akan penulis terima dengan tangan terbuka, sehingga dapat mengetahui kelemahan- kelemahan yang dapat menambah pengetahuan dan pengalaman.

Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan rasa terima kasih yang sedalam-dalamnya kepada yang terhormat :

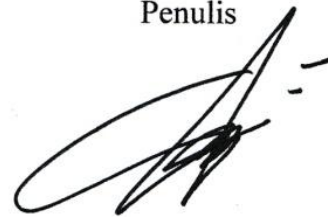
1. Dr. Drs. Hono Sejati, SH., MH selaku Rektor Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI Ungaran.
2. Dr. Moh Tohari, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI Ungaran
3. Lailasari Ekaningsih, SH., MH. selaku Kaprodi Fakultas Hukum Universitas Darul Ulum Islamic Centre Sudirman GUPPI Ungaran
4. Ibu Any Farida, S.H.,M.H Pembimbing I yang telah mengorbankan waktu untuk membimbing dan mengarahkan penulis sehingga skripsi ini selesai.
5. Ibu Susila Esdarwati, SH., M.kn, selaku Dosen Pembimbing II yang telah banyak membantu penulis di dalam penulisan skripsi ini.

6. Bapak/Ibu Dosen selaku Staf Pengajar Fakultas Hukum UNDARIS Ungaran yang telah membimbing selama kuliah dan memberi bekal ilmu pengetahuan sebelum penulisan skripsi.
7. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang turut membantu memberikan dorongan kepada penulis hingga selesainya penulisan skripsi ini.

Kepada mereka, ingin penulis sampaikan semoga Allah SWT membalas dengan hal yang lebih baik dan berlipat ganda.

Ungaran, 5 Februari 2023

Penulis

A handwritten signature in black ink, consisting of several fluid, overlapping loops and strokes, positioned below the text 'Penulis'.

**Enggar Prayuda**

## PERNYATAAN ORISINALITAS

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya :

Nama : Enggar Prayuda

NIM : 19110006

Jurusan : S1 Ilmu Hukum

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa SKRIPSI yang berjudul :  
**INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI  
ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG-UNDANG No. 22 Tahun 2009  
TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI SATUAN  
PELAYANAN TERMINAL TIPE A BAWEN**

yang saya tulis adalah benar-benar hasil karya saya sendiri dan bukan merupakan plagiat atau ubahan dari Skripsi orang lain.

Apabila dikemudian hari ternyata pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademis yang berlaku (dicabutnya predikat kelulusan dan gelar kesarjanaannya)

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya, untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Ungaran, 5 Febuari 2023

Yang membuat pernyataan,



**Enggar Prayuda**

**NIM.19110006**



## DAFTAR ISI

HALAMAN PENYERAHAN .....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
ABSTRAK.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN .....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
PERNYATAAN ORISINALITAS .....	viii
DAFTAR ISI .....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang .....	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian .....	8
D. Manfaat Penelitian .....	9
E. Sistematika Penulisan .....	10
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	12
A. Pengertian Inspeksi .....	12
B. Pengertian Keselamatan .....	12
C. Pengertian Inspeksi Keselamatan.....	13
D. Pengertian transportasi umum.....	15
E. Pengertian penyelenggara transportasi umum.....	18
F. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan .....	21
G. Pengertian terminal .....	25
BAB III METODOLOGI PENELITIAN.....	35
A. Pendekatan Masalah.....	35
B. Spesifikasi Penelitian .....	36
C. Teknik Penentuan Sample.....	39
D. Metode Pengumpulan Data .....	40
E. Metode Analisis Data.....	44
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN .....	47
A. Pelaksanaan Inspeksi Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen. ....	47
B. Kendala-Kendala Yang Dihadapi Dalam Pelaksanaan Inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.....	49
C. Solusi Untuk Menyelesaikan Kendala Dalam Pelaksanaan Inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.....	53

BAB V PENUTUP .....	57
A. SIMPULAN.....	57
B. SARAN.....	58
DAFTAR PUSTAKA.....	59
LAMPIRAN.....	61
A. Dokumentasi Kegiatan Inspeksi.....	61
B. Dokumentasi Kegiatan Wawancara .....	62

## **BAB I PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Transportasi merupakan suatu hal yang penting untuk menunjang kehidupan dalam masyarakat terutama transportasi darat. Oleh karena itu, transportasi umum ada untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dari berbagai golongan. Untuk menjamin keselamatan seluruh masyarakat dalam bertransportasi, inspeksi keselamatan terhadap moda transportasi umum perlu dilakukan secara berkala. Inspeksi keselamatan ini dapat diartikan sebagai upaya pengawasan dan tindakan hukum terhadap berbagai macam upaya pelanggaran yang bersifat merugikan atau bahkan dapat membahayakan bagi masyarakat luas karena berkaitan dengan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi. Pada pasal Nomor 1 Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan wajib memenuhi standar keselamatan yang meliputi, kendaraan bermotor umum, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, operasional serta lingkungan.<sup>1</sup>

Tindakan pelanggaran terhadap keselamatan jalan merupakan permasalahan yang cukup serius, karena memiliki dampak yang berbahaya bagi pengguna transportasi umum, pengguna jalan maupun pengguna transportasi pribadi, dan masyarakat lainnya. Secara umum tindakan pelanggaran tersebut

---

<sup>1</sup> Pasal Nomor 1 Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

merupakan suatu tindakan yang biasanya dilakukan oleh penyelenggara transportasi umum atau sumber daya manusia yang terlibat di dalam penyelenggaraan transportasi tersebut dan dapat juga merupakan bentuk kelalaian baik yang disengaja maupun tidak disengaja baik dari pengelola dan penyelenggara transportasi umum maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalam penyelenggaraan transportasi tersebut. Dalam salah satu pasal undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, persyaratan teknis transportasi yang memenuhi persyaratan keselamatan harus sesuai dengan pasal 48 ayat (2) Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 yang terdiri atas susunan (rangka landasan, motor penggerak, sistem pembuangan, sistem penerus daya, sistem roda-roda, sistem suspensi, sistem alat kemudi, sistem rem, sistem lampu dan alat pantul cahaya serta komponen pendukung). Sarana transportasi harus dilengkapi sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. Karoseri kendaraan harus memiliki kaca, pintu, engsel, tempat duduk, tempat pemasangan tanda nomor kendaraan dan sistem *converter kit* (alat untuk merubah sistem pemasokan bahan bakar) bagi kendaraan bermotor berbahan bahan bakar tekanan tinggi.<sup>2</sup>

Pelanggaran aspek sarana persyaratan teknis sesuai pasal 76 Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin dan atau pencabutan izin<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Pasal 48 ayat (2) Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>3</sup> Pasal 76 Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Sanksi tersebut diberlakukan karena hal ini dapat membahayakan masyarakat hingga dapat menimbulkan korban jiwa karena kecelakaan. Adapun pelanggaran lain yang bersifat administratif seperti tidak mampu menunjukkan surat izin mengemudi ataupun dokumen lain seperti buku uji, dan lain sebagainya juga sering ditemui. Dampak negatif yang muncul dari pelanggaran-pelanggaran tersebut yaitu kedatangan bus yang tidak sesuai jadwal atau terlambat karena adanya proses sanksi yang harus di lalui. Bahkan pada kasus tertentu untuk pelanggaran berat, bus harus terpaksa diberhentikan dan dilarang untuk melanjutkan perjalanan sehingga hal tersebut tentunya sangat merugikan penumpang karena, para penumpang dan calon penumpang harus menunggu lama untuk dapat bus pengganti. Seringkali pelanggaran-pelanggaran seperti ini disepelekan oleh para penyelenggara transportasi umum sehingga masalah-masalah yang timbul menjadi menumpuk dan bahkan dapat menjadikan sebuah petaka bagi orang lain.

di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen masih banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi, seperti berikut:

1. Buku uji kelaikan ataupun surat-surat yang bersifat administratif lainnya yang sudah tidak aktif dan tidak diperpanjang.
2. Pelanggaran bersifat teknis terkait dengan kelengkapan dan kelaikan kendaraan seperti *wiper* (alat untuk membersihkan kaca atau menyapu air) rusak, lampu mati dan lain sebagainya.
3. Penyimpangan trayek atau trayek yang tidak sesuai dengan izin yang sudah di terbitkan kepada penyelenggara alat transportasi umum.

4. Ketidakmampuan seorang pelaksana transportasi (kru bus) untuk menunjukkan kelengkapan surat-surat yang bersifat administratif

Dari contoh pelanggaran-pelanggaran di atas dapat menimbulkan kerugian hingga kecelakaan sehingga tidak memenuhi aspek keselamatan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Oleh karena itu Inspeksi terhadap angkutan jalan yang dilaksanakan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen sangatlah penting untuk dilaksanakan demi menjaga keamanan, kenyamanan dan keselamatan masyarakat khususnya pengguna angkutan umum dan untuk memenuhi aspek keselamatan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Dari data yang telah dihimpun melalui berbagai sumber masih cukup banyak ditemukan data terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Korlantas Polri mengklaim bahwa angka kecelakaan di seluruh Indonesia telah mengalami penurunan dalam empat tahun terakhir. Hal ini disampaikan oleh AKBP Hendra Wahyudi, Kasi Pulahjianta Subditlaka Ditgakkum. Menurutnya, pada

2019 jumlah kecelakaan mencapai 116.411 kasus, lebih tinggi dibanding 2020 dengan 100.028 kejadian. Kemudian di 2021 kembali terjadi penurunan menjadi hanya 103.645 kasus dan selama 2022 sejauh ini hanya ada 55.777 kejadian. “Korban tewas di 2019 mencapai 25.671 jiwa sedangkan pada 2020 turun menjadi 23.529 jiwa. Kemudian jumlah meninggal dunia pada 2021 mengalami peningkatan menjadi 25.266 jiwa dan selama 2022 (hingga Mei) sudah ada 11.183 jiwa tak terselamatkan,” tegasnya. Penyebab terjadinya kecelakaan umumnya disebabkan oleh kesalahan pengemudi. Hingga data terakhir di 2022 terdapat 15.885 kecelakaan karena pengemudi tidak waspada, gagal menjaga jarak aman 15.315 dan selebihnya dikarenakan ceroboh saat berbelok Penyebaran lokasi kecelakaan cukup bervariasi.

Sejak awal 2022, jumlah kecelakaan di jalur arteri mencapai 2.627 kasus kecelakaan, jauh lebih banyak ketimbang di jalan tol yang hanya mencapai 604 kecelakaan. “Kecelakaan roda dua masih mendominasi dengan 71.975 kendaraan kemudian angkutan barang sejumlah 10.091. Untuk mobil penumpang ada 2.859 dan bus sebanyak 7.927 unit,” terangya.<sup>4</sup>

Menurut hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas angkutan jalan antara lain adalah faktor manusia, sarana, prasarana, dan lingkungan. Total faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi dari tahun 2017 – 2021 yaitu sebanyak 58 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab

---

<sup>4</sup> <https://trenoto.katadata.co.id/otopedia/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurun-dalam-4-tahun-terakhir-2284> diakses tanggal 1 November 2022

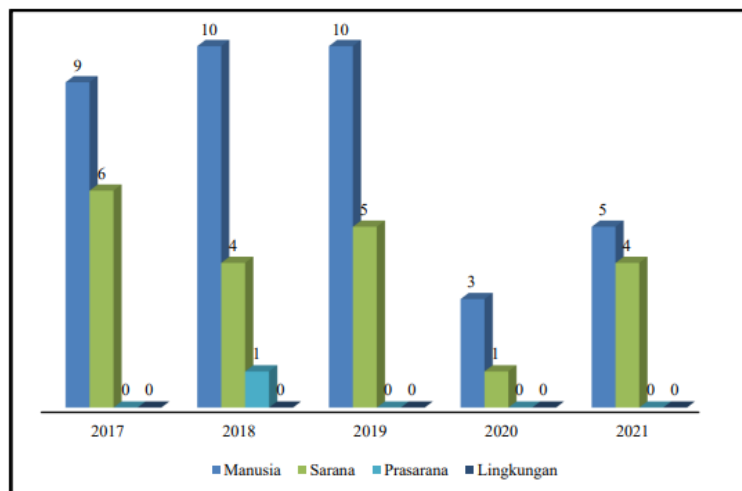
kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2017 - 2021 yaitu sebanyak 37 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2017 - 2021.<sup>5</sup>

Tabel I A.1 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan

No.	Faktor	Tahun Kejadian Kecelakaan					Total
		2017	2018	2019	2020	2021	
1.	Manusia	9	10	10	3	5	37
2.	Sarana	6	4	5	1	4	20
3.	Prasarana	0	1	0	0	0	1
4.	Lingkungan	0	0	0	0	0	0

Sumber : Komisi Nasional Keselamatan Transportasi

Grafik I A.1 Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Berdasarkan Tahun Kejadian Kecelakaan



Sumber : Komisi Nasional Keselamatan Transportasi

Sedangkan Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Budi Setyadi, ada lima masalah mendasar yang melingkupi transportasi darat di Indonesia, termasuk bus. Pertama adalah efisiensi dan efektivitas, karena transportasi darat belum terintegrasi dengan baik. Kedua,

<sup>5</sup> Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi 2021*. Jakarta: Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2021. Halaman 7.



Budi merujuk pada egoisme pengemudi. Ketiga adalah pengabaian aspek keselamatan, sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan catatan *World Health Organization* (WHO) yang bertindak sebagai koordinator kesehatan umum internasional pada tahun 2019, Indonesia menduduki peringkat ke-8 dari 11 negara di Asia Tenggara dalam hal tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Catatan itu menunjukkan angka 12,2 persen dari tiap 100 ribu populasi. Keempat adalah angkutan massal yang belum merata, karena geografis Indonesia yang berbentuk negara kepulauan. Kelima minat terhadap pemakaian kendaraan pribadi yang masih jauh lebih besar ketimbang transportasi darat umum. Itu disebabkan integrasi transportasi darat yang belum baik.<sup>6</sup>

Dari uraian-uraian di atas saya memilih untuk meneliti tentang Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A.

---

<sup>6</sup> <https://voi.id/bernas/132320/kecelakaan-bus-di-indonesia-dalam-dua-tahun-terakhir-sudah-menelan-119-korban-jiwa> diakses tanggal 1 November 2022

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan uraian Latar Belakang diatas maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan yang diajukan dalam penelitian ini. Adapun yang jadi permasalahan tersebut adalah:

1. Bagaimana pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen?
2. Apakah kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen?
3. Apakah solusi yang bisa digunakan untuk menyelesaikan kendala terhadap pelaksanaan inspeksi moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen?

## **C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.
2. Untuk Mengetahui kendala-kendala pada pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal

Tipe A Bawen.

3. Mencari solusi dan penanganan dari kendala yang ditemukan saat pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

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

Setiap penelitian harus dapat memberikan manfaat bagi pemecahan masalah yang sedang diteliti. Manfaat penelitian dapat ditinjau dari dua segi yaitu dari segi teoritis dan praktis. Adapun manfaat yang diperoleh dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

##### Manfaat Teoritis

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan pengetahuan dan pemikiran bagi pengembangan pengetahuan ilmu hukum, khususnya hukum pidana terutama yang berkaitan dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
2. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan referensi untuk kuliah hukum pidana terutama yang berkaitan dengan penegakan hukum terkait dengan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan.

##### Manfaat Praktis

1. Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan masukan pemikiran, literatur maupun pengetahuan bagi semua pihak yang ingin meneliti permasalahan yang sama.
2. Meningkatkan penalaran, membentuk pola pikir yang dinamis, dan menerapkan ilmu yang diperoleh penulis selama belajar dibangku

perkuliahan.

#### **E. Sistematika Penulisan**

Dalam sistematika pembahasan ini dibagi dalam empat bab. Masing- masing bab terdiri dari sub-bab dengan tujuan agar tersusun dengan sistematis. Adapun sistematika penulisan sebagai berikut:

##### **BAB I PENDAHULUAN**

Yang terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan dilakukanya penelitian, manfaat penelitian, tinjauan pustaka, metodologi peneltian dan sistematika penulisan.

##### **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Berisikan bahasan mengenai ketentuan pidana yang menyajikan landasan yuridis terkait penegakan hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Detail dalam bab dua ini meliputi: pengertian inspeksi keselamatan, pengertian transportasi umum, pengertian penyelenggara transportasi umum dan pengertian terminal.

##### **BAB III METODE PENELITIAN**

Merupakan bab yang membahas suatu masalah yang menggunakan metode ilmiah secara sistematis, yang meliputi metode pendekatan masalah, spesifikasi penelitian, metode penentuan sample, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

##### **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

Merupakan bab yang berisikan tentang pembahasan yang mengemukakan hasil penelitian dan pembahasan yang akan memuat tentang pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang

No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen; Hambatan-hambatan pada pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen; Solusi dan penanganan dari kendala yang ditemukan saat pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

#### **BAB V PENUTUP**

Merupakan bab penutup yang berisikan simpulan dan saran.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

### **A. Pengertian Inspeksi**

Inspeksi atau dalam bahasa belanda *inspectie* yang berarti memeriksa. Inspeksi merupakan pemeriksaan dan melihat untuk menemukan kesalahan. Pemeriksaan adalah mengamati apa yang terjadi dalam suatu kegiatan dan suatu tempat. Pengawasan dilakukan untuk melihat apa yang buruk dan apa yang baik<sup>7</sup>. Inspeksi ini merupakan salah satu kegiatan preventif supaya risiko tidak muncul.

Inspeksi yang dilakukan dalam lingkup Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen adalah untuk melaksanakan amanat undang-undang, dimana Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya keselamatan dan pelayanan angkutan umum terhadap masyarakat. Peraturan yang mendasari kegiatan inspeksi ini adalah Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 79 tahun 2013 tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Umum, serta Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27, 28, dan 29 tahun 2015 yang secara umum mengatur tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum.

### **B. Pengertian Keselamatan**

Keselamatan adalah suatu keadaan *aman*, dalam suatu kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologis, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor-faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian

---

<sup>7</sup> Jatmika, H. M. *Inspeksi, supervisi & supervisor*. 2012.

yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomi atau kesehatan.<sup>8</sup>

Pendapat Leon C Meggison yang berpendapat bahwa keselamatan terbagi atas dua istilah yaitu resiko keselamatan dan resiko atas kesehatan.<sup>9</sup> sebuah kondisi yang memperlihatkan keadaan yang selamat dan aman dari kerusakan, penderitaan atau kerugian dalam lingkungan pekerjaan merupakan resiko keselamatan sedangkan resiko kesehatan adalah termasuk kedalam aspek-aspek dari lingkungan tempat produktifitas bekerja yang bisa beraibat , kerusakan aliran listrik, kebakaran, terpotong, keseleo, terluka, memar, cedera, pata tulang, kerusakan alat tubuh, pendengaran serta penglihatan.

### **C. Pengertian Inspeksi Keselamatan**

Inspeksi keselamatan angkutan umum adalah kegiatan untuk menjamin penyelenggaraan angkutan umum yang berkeselamatan dan pedoman pelaksanaannya diatur pada SK nomor SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 tentang pedoman pelaksanaan inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Sedangkan inspeksi sendiri menurut Tarwaka adalah merupakan suatu cara terbaik untuk menemukan masalah-masalah dan menilai resikonya sebelum kerugian atau kecelakaan dan penyakit akibat kerja benar-benar terjadi.<sup>10</sup> Definisi Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia Inspeksi yaitu pemeriksaan dengan saksama; pemeriksaan secara langsung tentang pelaksanaan peraturan, tugas, dan sebagainya.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> <https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>

<sup>9</sup> Mangkunegara, Anwar Prabu. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2009.

<sup>10</sup> Tarwaka, . *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*. Surakarta: Harapan Press, 2014.

<sup>11</sup> <https://kbbi.web.id/inspeksi> diakses tanggal 1 November 2022

Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (*Ramp Check*) ini bertujuan untuk keselamatan transportasi jalan, ada beberapa unsur yang wajib diperiksa sebagai kelaikan armada atau kendaraan yaitu unsur administrasi dan unsur teknis. Unsur administrasi meliputi:

1. Surat Izin Mengemudi (SIM) umum yang masih berlaku dengan klasifikasi sesuai jenis kendaraan.
2. Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) yang masih berlaku, nomor mesin, dan nomor rangka harus sesuai dengan fisik kendaraan.
3. Bukti Lulus Uji Berkala yang masih berlaku.
4. Kartu Pengawasan (KPS) yang masih berlaku.

Objek inspeksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (*Ramp Check*) adalah kendaraan angkutan umum yang melewati atau masuk ke dalam wilayah Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen baik angkutan AKDP maupun AKAP. Unsur teknis yang diperiksa dalam pelaksanaan *ramp check* terbagi menjadi dua yaitu unsur teknis utama dan unsur teknis penunjang. Adapun yang termasuk kedalam unsur teknis utama dan unsur teknis penunjang sebagaimana tercantum dalam formulir inspeksi keselamatan lalu lintas yang terdapat dalam Lampiran I Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 adalah sebagai berikut:

Pelaksanaan *ramp check* pada angkutan umum

Unsur teknis utama yang diperiksa dalam pelaksanaan *ramp check* pada angkutan umum yaitu:

- a. Sistem Penerangan meliputi lampu utama kendaraan jauh dan dekat,



lampu penunjuk arah (*sein*) depan dan belakang, lampu rem, dan lampu mundur.

- b. Sistem Pengereman meliputi kondisi rem utama dan kondisi rem parkir.
- c. Badan Kendaraan meliputi kondisi kaca depan dan pintu utama.
- d. Ban meliputi kondisi ban depan dan kondisi ban belakang.
- e. Perlengkapan meliputi sabuk keselamatan pengemudi.
- f. Pengukur kecepatan.
- g. Alat untuk membersihkan kaca atau menyapu air (*wiper*).
- h. Tanggap darurat meliputi pintu darurat, jendela darurat, dan alat pemukul atau pemecah kaca.

Unsur teknis penunjang yang diperiksa dalam pelaksanaan *ramp check* angkutan umum yaitu:

- a. Sistem penerangan meliputi lampu posisi depan dan belakang.
- b. Badan kendaraan meliputi kaca spion, klakson, rantai dan tangga.
- c. Kapasitas tempat duduk meliputi jumlah tempat duduk penumpang.
- d. Perlengkapan kendaraan meliputi ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, dan lampu senter.

#### **D. Pengertian transportasi umum**

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Hampir dalam keseharian setiap orang membutuhkan alat transportasi yang kini sudah berubah menjadi kebutuhan pokok masyarakat itu sendiri. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan

geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia. Dari berbagai transportasi yang ada, baik yang terdapat di laut, darat dan udara, transportasi yang banyak atau paling sering digunakan oleh masyarakat di Indonesia adalah salah satunya transportasi darat. Pertambahan penduduk dan luas kota menyebabkan jumlah lalu lintas juga meningkat. Saat ini, sistem lalu lintas mendekati jenuh, sehingga bertambahnya jumlah lalu lintas berpengaruh besar terhadap lingkungan. Saat ini di Indonesia sedang menghadapi masalah yang cukup rumit berkaitan dengan transportasi darat.

Jumlah penduduk yang semakin bertambah, diikuti dengan meningkatnya daya beli masyarakat terhadap kendaraan bermotor memicu meningkatnya jumlah kendaraan bermotor baik itu mobil maupun motor. Penyelenggaraan di bidang transportasi diharapkan dapat mewujudkan tujuan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana ditetapkan Pasal 3 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan tujuan :

1. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkukuh persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.

2. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa, dan;
3. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum dalam masyarakat.<sup>12</sup>

Praktik penyelenggaraan angkutan umum di Indonesia saat ini masih belum memenuhi standar pelayanan minimal sebagaimana yang diatur dalam Pasal 3 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pada praktiknya masih ada beberapa perusahaan angkutan umum bus yang lalai dalam memenuhi hak-hak penumpang selaku konsumen jasa angkutan umum misalnya dalam hal kenyamanan dan keselamatan dalam menggunakan sarana dan prasarana yang tersedia.

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dan lain lain ), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.<sup>13</sup>

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan dijelaskan angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan.

Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Tujuan utama keberadaan angkutan umum penumpang adalah menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik dan laik bagi masyarakat.

---

<sup>12</sup> Pasal 3 Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>13</sup> Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung: Penerbit ITB, 1990.

Ukuran pelayanan yang baik adalah pelayanan yang aman, cepat, murah dan nyaman. Selain itu, keberadaan angkutan umum penumpang juga membuka lapangan kerja.<sup>14</sup>

Ditinjau dengan kaca mata perlalulintasan, keberadaan angkutan umum penumpang mengandung arti pengurangan volume lalu lintas kendaraan pribadi, hal ini dimungkinkan karena angkutan umum penumpang bersifat angkutan massal sehingga biaya angkut dapat dibebankan kepada lebih banyak orang atau penumpang. Banyaknya penumpang menyebabkan biaya penumpang dapat ditekan serendah mungkin.<sup>15</sup>

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum, ada beberapa kriteria yang berkenaan dengan angkutan umum. Kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran baik langsung maupun tidak langsung. Trayek adalah lintasan kendaraan untuk pelayanan jasa angkutan orang dengan mobil bus, yang mempunyai asal dan tujuan perjalanan tetap, lintasan tetap dan jadwal tetap maupun tidak terjadwal.<sup>16</sup>

#### **E. Pengertian penyelenggara transportasi umum**

Dalam hal penyediaan dan penyelenggaraan jasa layanan angkutan orang dalam trayek, pemerintah mengendalikanya dengan menerbitkan izin.

Pemerintah menerbitkan izin tersebut dalam rangka untuk:

---

<sup>14</sup> Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan.

<sup>15</sup> Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB, 1990.

<sup>16</sup> Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 35 tahun 2003 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum.

1. Memberikan jaminan bagi pengguna jasa angkutan untuk mendapatkan jasa angkutan sesuai dengan keinginan dan kebutuhannya. Serta untuk mewujudkan kepastian pelayanan jasa angkutan umum tersebut maka setiap operator harus melaksanakan kewajiban yang telah ditetapkan.
2. Memberikan perlindungan kepada penyedia jasa atau operator dengan menjaga keseimbangan antara penyedia angkutan (*supply*) dan permintaan angkutan (*demand*), agar perusahaan dapat menjaga dan mengembangkan usahanya.

Sehubungan dengan hal tersebut di atas, maka dalam pelayanan publik di sektor perhubungan darat, khususnya pada pengangkutan terdapat:

1. Izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek.
2. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek.
3. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus dan atau alat berat.
4. Sertifikasi Uji Tipe Kendaraan Bermotor.
5. Pengesahan rancang bangun dan rekayasa kendaraan bermotor.

Hal ini sejalan dengan ketentuan yang terdapat di dalam Pasal 173 ayat (1) huruf a, b, dan c Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai berikut. “Perusahaan Angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang dan atau barang wajib memiliki:

- a. Izin penyelenggaraan angkutan orang
- b. Izin penyelenggaraan angkutan orang tidak dalam trayek ;
- c. Izin penyelenggaraan angkutan barang khusus atau alat berat.”<sup>17</sup>

---

<sup>17</sup> Pasal 173 ayat (1) huruf a, b, dan c Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Undang-Undang

Pasal 49 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan<sup>18</sup>, menyatakan bahwa: “Kendaraan bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan yang diimpor, dibuat dan atau dirakit di dalam negeri yang dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian (Uji Tipe dan Uji Berkala)”.

Terkait dengan ketentuan pasal-pasal tersebut di atas, maka, ada beberapa hal yang harus diketahui, yaitu mengenai kewenangan perizinan angkutan orang dalam trayek:

1. Menteri, memberikan izin pada:
  - a. Lintas batas negara.
  - b. Antar kabupaten atau kota melampui wilayah 1 provinsi.
  - c. Angkutan perkotaan melampui wilayah 1 provinsi.
  - d. Pedesaan melewati wilayah 1 provinsi.
2. Gubernur, memberikan izin pada :
  - a. Antar kota melampui wilayah 1 kabupaten atau kota dalam 1 provinsi.
  - b. Angkutan perkotaan melampui wilayah 1 kabupaten atau kota dalam 1 provinsi.
  - c. Trayek Pedesaan yang melampui wilayah 1 kabupaten dalam 1 provinsi
  - d. Gubernur Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta untuk penyelenggaraan angkutan orang yang melayani trayek yang seluruhnya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibukota Jakarta.

---

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

<sup>18</sup> Pasal 49 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

3. Bupati, memberikan izin pada:
  - a. Trayek pedesaan yang berada dalam wilayah 1 kabupaten.
  - b. Trayek perkotaan yang berada dalam wilayah 1 kabupaten.
4. Walikota, memberikan izin pada trayek perkotaan yang berada dalam 1 wilayah kota.

Kewenangan perizinan angkutan orang tidak dalam trayek:

1. Menteri, memberikan izin pada:
  - a. Angkutan taksi yang wilayah operasinya melampui 1 daerah provinsi;
  - b. Angkutan dengan tujuan tertentu; atau
  - c. Angkutan pariwisata.
2. Gubernur, memberikan izin pada:
  - a. Angkutan Taksi yang wilayah operasinya melampui lebih dari 1 daerah kabupaten atau kota dalam 1 provinsi;
  - b. Angkutan taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah Provinsi Daerah Khusus Ibu Kota Jakarta.
3. Bupati, memberikan izin pada, taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kabupaten.
4. Walikota, memberikan izin pada, taksi dan angkutan kawasan tertentu yang wilayah operasinya berada dalam wilayah kota

#### **F. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan**

Berdasarkan pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah

Satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya, yang mana pengertian lalu lintas itu sendiri di atur di dalam Undang-Undang lalu lintas dan angkutan jalan.<sup>19</sup>

Untuk lalu lintas itu sendiri terbagi atas Laut, darat dan udara. Lalu lintas sendiri merupakan suatu sarana transportasi yang di lalui bermacam-macam jenis kendaraan, baik itu kendaraan bermesin roda dua atau beroda empat pada umumnya dan kendaraan yang tidak bermesin contohnya sepeda, becak dan lain-lain. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan peranya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah merupakan suatu dasar hukum terhadap pemberlakuan Kegiatan lalu lintas ini, dimana makin lama makin berkembang dan meningkat sejalan dengan perkembangan dan kebutuhan masyarakat yang terus meningkat. Jika ditinjau lebih lanjut tingkah laku lalu lintas ini ternyata merupakan suatu hasil kerja gabungan antara manusia, kendaraan dan jaringan jalan. Lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan orang, atau hewan di jalanan.

---

<sup>19</sup> Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



Masalah yang dihadapi dalam per lalu-lintasan adalah keseimbangan antara kapasitas jaringan jalan dengan banyaknya kendaraan dan orang yang berlalu-lalang menggunakan jalan tersebut. Jika kapasitas jaringan jalan sudah hampir jenuh apalagi terlampaui, maka yang terjadi adalah kemacetan lalu lintas persoalan ini sering dirancukan sebagai persoalan angkutan. Angkutan (*transport*) adalah kegiatan pemindahan orang atau barang dari satu tempat (asal) ke tempat lain (tujuan) dengan menggunakan sarana kendaraan yang harus diperhatikan adalah keseimbangan antara kapasitas moda angkutan dengan jumlah barang maupun orang yang memerlukan angkutan. Bila kapasitas armada lebih rendah dari yang dibutuhkan, akan banyak barang maupun orang tidak terangkut, atau keduanya dijejalkan ke dalam kendaraan yang ada. Prasarana dan sarana lalu lintas dan angkutan jalan, antara lain:

1. Jalan

Jalan adalah ruang lalu lintas tempat kendaraan dan orang bergerak untuk berpindah tempat, namun menurut Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan definisi jalan adalah jalan yang diperuntukan bagi lalu lintas umum. Dalam penataan jaringan jalan, agar tersusun sistem jaringan yang baik, harus diperhatikan tata jenjang (*hierarki*) jaringan. Tata jenjang jaringan jalan akan mengarah pada susunan sistem pelayanan jasa angkut jalan yang kemudian menjadi sistem sirkulasi lalu lintas di jalan. Untuk mewujudkan keterpaduan antara lalu lintas dan angkutan jalan dengan moda angkutan lain, ditetapkan jaringan angkutan

jalan yang menghubungkan seluruh wilayah tanah air.<sup>20</sup>

## 2. Terminal

Terminal berfungsi sebagai penunjang kelancaran mobilitas orang dan arus barang serta tempat perpaduan intra dan antar moda secara lancar tertib. Pada hakikatnya terminal merupakan simpul utamanya sebagai tempat pelayanan umum untuk naik turun penumpang dan bongkar muat barang, tempat pengendalian lalu lintas dan angkutan kendaraan umum, serta sebagai tempat perpindahan intra dan antarmoda angkutan. Perangkutan mempunyai peranan yang sangat penting dan strategis dalam mendukung, mendorong, dan menunjang segala aspek kehidupan dan penghidupan, baik di bidang ekonomi, sosial-budaya, politik, maupun pertahanan dan keamanan negara. Sistem perangkutan harus ditata dan terus menerus disempurnakan untuk menjamin mobilitas orang maupun barang dalam rangka menjamin kesejahteraan masyarakat. Di samping itu dalam upaya menunjang pengembangan wilayah dan pemerataan hasil-hasil pembangunan, perangkutan juga berperan sebagai penunjang, pemacu, pendorong sekaligus pemicu perkembangan wilayah.

Dalam pelayanan angkutan umum di Indonesia membagi layanan angkutan umum dalam tiga kategori utama yaitu:

### 1. Angkutan antar kota

Angkutan antar kota adalah angkutan yang menghubungkan suatu kota dengan kota yang lainnya baik yang berada dalam satu wilayah

---

<sup>20</sup> Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

administrasi propinsi, maupun yang berada di propinsi lain yang berarti angkutan antar daerah. Kebutuhan angkutan antar kota umumnya dilayani oleh moda darat dan sebagian kecil oleh moda angkutan udara dan laut serta penyeberangan.

## 2. Angkutan perkotaan

Angkutan perkotaan membentuk jaringan pelayanan antar kota yang berada dalam daerah kota raya, sedangkan angkutan kota adalah angkutan dalam wilayah administrasi kota.

## 3. Angkutan perdesaan

Angkutan perdesaan adalah pelayanan angkutan penumpang yang ditetapkan melayani trayek dari dan ke terminal. Ciri utama yang membedakan angkutan perdesaan dengan yang lainnya adalah pelayanan lambat, tetapi jarak pelayanan tidak ditentukan. Ciri pelayanan lambat juga dimiliki oleh trayek ranting kota disamping pelayanan jarak pendek dalam kawasan permukiman. Ciri terakhir ini tidak dimiliki oleh trayek perdesaan.

## **G. Pengertian terminal**

Terminal adalah salah satu komponen dari sistem transportasi yang mempunyai fungsi utama sebagai tempat pemberhentian sementara kendaraan umum untuk menaikkan dan menurunkan penumpang dan barang hingga sampai tujuan akhir suatu perjalanan, juga sebagai tempat pengendalian, pengawasan, pengaturan dan pengoperasian sistem arus angkutan penumpang dan barang, disamping itu juga berfungsi untuk melancarkan arus angkutan penumpang atau

barang.<sup>21</sup>

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal adalah pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang dan atau barang, serta perpindahan moda angkutan. Terminal terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu berupa:

1. Terminal penumpang,
2. Terminal barang.

Terminal penumpang berfungsi untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan orang, serta perpindahan moda angkutan yang terpadu dan pengawasan angkutan. Terminal penumpang menurut pelayanannya dikelompokkan dalam 3 (tiga) tipe yaitu berupa:

1. Terminal penumpang tipe A,
2. Terminal penumpang tipe B, dan
3. Terminal penumpang tipe C.<sup>22</sup>

Menurut Departemen Perhubungan, fungsi terminal pada dasarnya dapat dilihat dari 3 (tiga) unsur terkait terminal, yaitu berupa:

1. Penumpang

Fungsi terminal bagi penumpang adalah untuk kenyamanan menunggu, kenyamanan perpindahan dari satu moda atau kendaraan ke moda yang lain, tempat tersedianya fasilitas-fasilitas dan informasi (pelataran, teluk, ruang

---

<sup>21</sup>. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota*. Jakarta: Departemen Perhubungan, 1996.

<sup>22</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

tunggu, papan informasi, toilet, kios-kios, loket, fasilitas parkir dari kendaraan pribadi dan lain-lain).

## 2. Pemerintah

Fungsi terminal bagi pemerintah adalah dari segi perencanaan dan manajemen lalu lintas, untuk menata lalu lintas dan menghindari kemacetan, sebagai sumber pemungutan retribusi dan sebagai pengendali arus angkutan umum.

## 3. Operator Angkutan Umum

Fungsi terminal bagi operator angkutan umum adalah untuk pengaturan pelayanan operasi angkutan umum, penyediaan fasilitas istirahat dan informasi bagi awak angkutan umum dan fasilitas pangkalan.

Terminal dapat dibedakan berdasarkan jenis angkutan yang digunakan, yaitu berupa:

### 1. Terminal Penumpang

Terminal penumpang adalah terminal untuk menaikkan dan atau menurunkan penumpang.

### 2. Terminal Barang atau Cargo

Terminal barang atau cargo adalah terminal untuk perpindahan (bongkar muat) barang dari moda transport yang satu ke moda transport yang lainnya.

### 3. Terminal Khusus

Terminal khusus adalah terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut.

### 4. Terminal Truk

Terminal truk adalah terminal yang sesuai dengan kebutuhannya, dinyatakan dengan jumlah truk yang dapat diparkir atau menunggu dalam Satuan waktu<sup>23</sup>.

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, terminal penumpang tipe A merupakan terminal yang fungsi utamanya melayani kendaraan umum untuk angkutan lintas batas negara dan atau angkutan antarkota antar provinsi, dipadukan dengan pelayanan angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan dan atau angkutan perdesaan.<sup>24</sup>

Menurut Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A Tahun 2017, fasilitas terminal penumpang terdiri dari 2 (dua) jenis yaitu berupa:

1. Fasilitas utama yang terdiri dari :
  - a. Jalur keberangkatan kendaraan dan jalur kedatangan kendaraan,
  - b. Ruang tunggu penumpang, pengantar dan atau penjemput,
  - c. Tempat parkir kendaraan,
  - d. Fasilitas pengelolaan lingkungan hidup,
  - e. Perlengkapan jalan,
  - f. Fasilitas penggunaan teknologi,
  - g. Media informasi,
  - h. Penanganan pengemudi,

---

<sup>23</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota*. Jakarta: Departemen Perhubungan, 1996.

<sup>24</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- i. Pelayanan pengguna terminal dari perusahaan bus (*customer service*),
  - j. Fasilitas pengawasan keselamatan,
  - k. Jalur kedatangan penumpang,
  - l. Ruang tunggu keberangkatan,
  - m. Ruang pembelian tiket,
  - n. Ruang pembelian tiket untuk bersama,
  - o. (*Outlet*) tempat pembelian tiket secara online,
  - p. Pusat informasi,
  - q. Layanan bagasi,
  - r. Ruang penitipan barang,
  - s. Tempat berkumpul darurat,
  - t. Jalur evakuasi bencana dalam terminal.
2. Fasilitas penunjang terdiri atas:
- a. Fasilitas penyandang cacat dan ibu hamil atau menyusui,
  - b. Keamanan,
  - c. Pelayanan keamanan,
  - d. Istirahat awak kendaraan,
  - e. *Ramp check*,
  - f. Pengendapan kendaraan,
  - g. Bengkel yang diperuntukan bagi operasional bus,
  - h. Kesehatan,
  - i. Tempat transit penumpang,
  - j. Alat pemadam kebakaran,

- k. Toilet,
- l. Fasilitas area parkir kendaraan (*park and ride*),
- m. Tempat istirahat awak kendaraan,
- n. Pereduksi pencemaran udara dan kebisingan,
- o. Pemantau kualitas udara dan gas buang,
- p. Kebersihan, perawatan terminal dan janitor,
- q. Perbaikan ringan kendaraan,
- r. Perdagangan, pertokoan dan kantin pengemudi,
- s. Area merokok,
- t. Restoran,
- u. Anjungan tunai mandiri,
- v. Pengantar barang,
- w. Telekomunikasi dan area dengan jaringan internet,
- x. Penginapan,
- y. Ruang anak-anak
- z. Media pengaduan layanan.<sup>25</sup>

Adapun kebutuhan luas fasilitas dalam terminal angkutan umum berdasarkan Departemen Perhubungan dapat dilihat pada Tabel 10.1

---

<sup>25</sup> Peraturan Direktur Jendral Perhubungan Darat Tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A Tahun 2017.



Tabel II.E.1  
Kebutuhan Luas Fasilitas dalam Terminal Angkutan Umum Tipe A

No..	Jenis Fasilitas	Tipe A (m <sup>2</sup> )
1	Ruang parkir AKAP	1.120
2	Ruang parkir AKDP	540
3	Ruang parkir Angkutan Kota	800
4	Ruang parkir Angkutan Desa	900
5	Ruang parkir Angkutan Pribadi	600
6	Ruang <i>service</i>	500
7	Pompa Bensin	500
8	Sirkulasi kendaraan	1.960
9	Bengkel	150
10	Ruang istirahat	50
11	Gudang	25
12	Ruang parkir cadangan	1.980
13	Ruang tunggu	2.625
14	Sirkulasi orang	1.050
15	Kamar mandi	72
16	Kios	1.575
17	Mushola	72
18	Ruang administrasi	78
19	Ruang pengawas	23
20	Loket	3
21	Peron	4
22	Retribusi	6
23	Ruang informasi	12
24	Ruang P3K	45
25	Ruang perkantoran	150
26	Ruang luar/penghijauan	6.653

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota.*

Menurut Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, penyelenggara terminal penumpang wajib memberikan pelayanan jasa terminal sesuai dengan standar tingkat pelayanan minimal. Standar tingkat pelayanan terminal penumpang yaitu berupa:

1. Pelayanan fasilitas utama dan fasilitas penunjang sesuai dengan tipe dan

kelas terminal, dan

2. Standar operasional prosedur pelayanan terminal.<sup>26</sup>

Adapun klasifikasi terminal menurut beberapa kriteria berdasarkan Departemen Perhubungan yaitu berupa:

1. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Jenis Angkutan

Ada 4 (empat) jenis terminal dapat dibedakan berdasarkan jenis angkutan yang digunakan, yaitu berupa:

- a Terminal penumpang adalah terminal untuk menaikkan dan menurunkan dan atau menurunkan penumpang,
- b. Terminal barang atau kargo adalah terminal untuk perpindahan (bongkar muat) barang dari moda transportasi yang satu ke moda transportasi yang lain,
- c. Terminal khusus adalah terminal yang dipengaruhi oleh sifat-sifat barang yang diangkut,
- d. Terminal truk adalah terminal yang sesuai dengan kebutuhannya, dinyatakan dengan jumlah truk yang dapat diparkir atau menunggu dalam Satuan waktu.

2. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Tingkat Pelayanan

Ada 3 (tiga) jenis terminal dapat dibedakan berdasarkan tingkat pelayanannya, yaitu berupa:

- a. Terminal utama yaitu 50-100 kendaraan per jam,
- b. Terminal madya yaitu 25-50 kendaraan per jam,

---

<sup>26</sup> Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 79 Tahun 2013 Tentang Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

c. Terminal cabang yaitu <25 kendaraan per jam.

3. Klasifikasi Terminal Berdasarkan Ruang Terminal

Ada 3 (tiga) jenis ciri-ciri terminal berdasarkan kebutuhan ruang, yaitu berupa:

a. Terminal utama yaitu  $\pm 5$  ha untuk di Pulau Jawa dan Sumatera, 3 ha untuk di Pulau lainnya,

b. Terminal madya yaitu  $\pm 3$  ha untuk di Pulau Jawa dan Sumatera, dan 2 ha untuk di pulau lainnya,

c. Terminal cabang yaitu tergantung kebutuhan.<sup>27</sup>

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan, terminal penumpang terdiri dari 2 (dua) jenis tipe yaitu berupa:

1. Terminal Penumpang Tipe A

Terminal penumpang tipe A melayani kendaraan umum untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) dan atau Angkutan Lintas Batas Negara, Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.

2. Terminal Penumpang Tipe B

Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota Dalam Provinsi (AKDP), Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.

3. Terminal Penumpang Tipe C

---

<sup>27</sup> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota*. Jakarta: Departemen Perhubungan, 1996.

Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk Angkutan Kota dan Angkutan Perdesaan.<sup>28</sup>

Adapun karakteristik terminal menurut kelas terminal berdasarkan Departemen Perhubungan dapat dilihat pada Tabel II.E.2.

Tabel II.E.2  
Karakteristik Terminal Penumpang Menurut Kelas Terminal

No..	Kriteria	Terminal Tipe A	Terminal Tipe B	Angdes/Angkot
1	Jaringan Trayek	AKAP + Tipe B	AKDP + Tipe C	Jl. Kolektor/Lokal Sekunder
2	Lokasi	Jl. Arteri Primer	Jl. Arteri/Kolektor Primer	Minimal III B
3	Kelas Jalan	Minimal III A	Minimal III B	-
4	Jarak Minimal Antar 2 (dua) Terminal	Minimal 20 km	Minimal 15 km	Sesuai Permintaan
5	Luas Lahan	Minimal 5 ha	Minimal 3 ha	Sesuai Kebutuhan
6	Akses Keluar Masuk Terminal	Minimal 100 m	Minimal 50 m	

Sumber: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996. *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota.*

<sup>28</sup> Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 31 Tahun 1995 Tentang Terminal Transportasi Jalan.

### **BAB III**

## **METODOLOGI PENELITIAN**

Metode ini merupakan suatu bentuk atau cara yang dipergunakan dalam pelaksanaan suatu penelitian guna mendapatkan, mengelola, dan menyimpulkan data yang memecahkan suatu permasalahan.

#### **A. Pendekatan Masalah**

Penelitian Hukum adalah suatu penelitian yang mempunyai obyek hukum, baik hukum sebagai suatu ilmu atau aturan-aturan yang sifatnya mengikuti maupun hukum yang berkaitan dengan perilaku dan kehidupan masyarakat. Menurut Soerjono Soekanto metode penelitian adalah cara-cara berpikir, berbuat yang dipersiapkan dengan baik untuk mengadakan dan mencapai suatu tujuan penelitian, sehingga penelitian tidak mungkin dapat merumuskan, menemukan, menganalisa maupun memecahkan masalah dalam suatu penelitian tanpa metode penelitian.<sup>29</sup>

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan Yuridis Empiris, penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara in action pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Sedangkan Menurut Abdul Kadir Muhammad, penelitian yuridis empiris adalah penelitian yang dilakukan dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.<sup>30</sup>

---

<sup>29</sup>Soerjono Soekanto, **Pengantar Penelitian Hukum**. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2006, halaman43.

<sup>30</sup>Abdul Kadir Muhammad, **Hukum dan Penelitian Hukum**. Bandung:Citra Aditya,2004 halaman134.

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode Penelitian Yuridis Empiris untuk melakukan penelitian terkait persoalan-persoalan yang menyangkut tentang Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dalam lingkup Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen. Seperti halnya melakukan penafsiran hukum, melakukan konstruksi hukum, melakukan filsafat hukum, sejarah hukum, dan perbandingan hukum. Pada kajian permasalahan yang penulis pahami, bahwa metode pendekatan ini dapat mengetahui efektivitas dalam implementasi dari peraturan perundang-undangan yang berlaku mengenai lalu-lintas dan angkutan jalan.

## **B. Spesifikasi Penelitian**

Spesifikasi penelitian yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah deskriptif-analisis. Pada tahap ini terdapat beberapa teknik pengumpulan data kualitatif antara lain melalui wawancara, kuesioner atau pengamatan secara langsung. Teknik analisis data deskriptif pada penelitian kualitatif ini berupa proses menganalisis, menggambarkan dan meringkas kejadian atau fenomena dari data yang diperoleh melalui proses wawancara maupun pengamatan langsung ke lapangan. Adapun tujuan dari analisis deskriptif kualitatif adalah untuk menggambarkan secara utuh dan mendalam mengenai kejadian berbagai fenomena yang diteliti. Metode deskriptif-analisis ini memberikan gambaran secara sistematis, faktual, serta akurat dari objek penelitian yakni mengenai Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

Pada penelitian ini menggunakan penelitian kualitatif yang digunakan untuk meneliti pada kondisi objek alamiah, dimana peneliti merupakan instrumen kunci. Pada penelitian kualitatif pengambilan sampel sumber data dilakukan secara *purposive* dan *snowball*, teknik pengumpulan dengan triangulasi (gabungan), analisis data bersifat induktif atau kualitatif, dan hasil penelitian kualitatif lebih menekankan makna dari pada generalisasi. Jenis penelitian ini berangkat dari data, memanfaatkan teori yang ada sebagai bahan penjas dan berakhir dengan sebuah teori.

Menurut Moleong penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain secara keseluruhan, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.<sup>31</sup>

Pemilihan pendekatan penelitian kualitatif dilakukan atas dasar spesifikasi subjek penelitian dan untuk mendapatkan informasi yang mendalam dan mencakup realitas sosial. Dalam penelitian ini diusahakan mengumpulkan data deskriptif sebanyak mungkin yang akan dituangkan dalam bentuk laporan dan uraian.

Suharsimi Arikunto juga menjelaskan bahwa jenis penelitian deskriptif yaitu jika peneliti ingin mengetahui status sesuatu dan sebagainya, maka penelitiannya bersifat deskriptif yaitu menjelaskan peristiwa dan sesuatu. Dengan pendekatan deskriptif kualitatif, analisis data yang diperoleh (berupa kata-kata, gambar atau

---

<sup>31</sup> Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2010, halaman 6.

perilaku), dan tidak dituangkan dalam bentuk bilangan atau angka statistik, melainkan dengan memberikan paparan atau penggambaran mengenai situasi atau kondisi yang diteliti dalam bentuk uraian naratif.<sup>32</sup>

Pemaparannya harus dilakukan secara objektif agar subjektivitas peneliti dalam membuat interpretasi dapat dihindarkan. Metode yang dipakai dalam mengumpulkan data adalah metode deskriptif analitik yang dirancang untuk memperoleh informasi tentang Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen. Tujuan dari penelitian deskriptif analitik ini adalah untuk membuat deskripsi, gambaran atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Metode penelitian deskriptif-kualitatif difokuskan pada permasalahan atas dasar fakta yang dilakukan dengan cara pengamatan atau observasi, wawancara, dan mempelajari dokumen-dokumen. Dipilihnya metode ini sebagai salah satu metode penulisan guna memperoleh gambaran di lapangan terkait dengan Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen. Dalam penelitian deskriptif, peneliti akan mencoba untuk melihat kejadian yang menjadi pusat perhatiannya, dan kemudian diilustrasikan sebagaimana apa adanya.

Kaitannya dengan hal tersebut Nana Sudjana dan Ibrahim mengungkapkan

---

<sup>32</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*, Jakarta: Rineka Cipta, 1999, halaman 274.



bahwa penelitian deskriptif adalah penelitian yang berusaha mendeskripsikan sesuatu, peristiwa, kejadian yang terjadi pada saat sekarang.<sup>33</sup>

Dengan kata lain, penelitian deskriptif mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah aktual sebagaimana adanya pada saat penelitian dilaksanakan. Mengingat sifatnya yang demikian, maka penelitian deskriptif dalam penelitian Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen lebih berfungsi untuk memecahkan masalah praktis tentang implementasi Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

### C. Teknik Penentuan Sample

Sampling dalam penelitian empiris diartikan sebagai proses pemilihan atau penentuan sampel (contoh). Secara konvensional, konsep sampel (contoh) menunjuk pada bagian dari populasi. Akan tetapi, dalam penelitian kualitatif tidak bermaksud untuk menggambarkan karakteristik populasi atau menarik generalisasi kesimpulan yang berlaku bagi suatu populasi, melainkan lebih berfokus kepada representasi terhadap fenomena sosial. Data atau informasi harus ditelusuri seluas-luasnya sesuai dengan keadaan yang ada. Hanya dengan demikian, peneliti mampu mendeskripsikan fenomena yang diteliti secara utuh.<sup>34</sup>

Menurut Sugiyono, dalam penelitian kualitatif teknik sampling yang lebih sering digunakan adalah *purposive sampling* dan *snowball sampling*. *Purposive sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data dengan pertimbangan

---

<sup>33</sup> Sudjana Nana dan Ibrahim, *Penelitian dan Penilaian Pendidikan*. Bandung: Sinar Baru Bandung, 1989, halaman64.

<sup>34</sup> Burhan Bungin, *Analisa Data Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Rajawali, 2012, halaman53.

tertentu, misalnya orang tersebut dianggap paling tahu tentang apa yang kita harapkan. *Snowball sampling* adalah teknik pengambilan sampel sumber data yang pada awalnya jumlahnya sedikit, lama-lama menjadi besar.<sup>35</sup>

Penelitian ini menggunakan teknik penentuan sample *purposive sampling* dikarenakan peneliti merasa sampel yang diambil paling mengetahui tentang masalah yang akan diteliti oleh peneliti karena narasumber terlibat langsung di dalam aktivitas terminal. Penggunaan *purposive sampling* dalam penelitian ini yaitu bertujuan untuk dapat mengetahui bagaimana implementasi Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen berjalan.

Adapun yang menjadi sampel dalam penelitian ini adalah seperti dalam tabel berikut:

Tabel III C.1 Sampel Penelitian

No.	Status	Jumlah
1.	Pegawai Kementerian Perhubungan	5 Orang
2.	Driver Bus	20 Orang
3.	Karyawan Agen Bus	15 Orang
4.	Penumpang Bus	30 Orang
<b>Jumlah</b>		70 Orang

#### D. Metode Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Metode Observasi

Metode observasi merupakan suatu penyelidikan yang dilakukan secara

<sup>35</sup> Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2009, halaman300.

sengaja sistematis dengan menggunakan indera terhadap beberapa peristiwa yang terjadi atau berlangsung ditangkap pada waktu peristiwa tersebut terjadi.

Menurut Drs. Cholid Narbuko dan Drs. H. Abu Achmadi Observasi adalah alat pengumpulan data yang dilakukan cara mengamati dan mencatat secara sistematis gejala-gejala yang diselidiki. Peneliti melakukan observasi di lapangan langsung agar mengetahui kondisi di lapangan dan mendapat gambaran tentang tempat penelitian yang akan dilakukan.<sup>36</sup>

Dalam pengumpulan metode observasi ini peneliti menggunakan bentuk observasi partisipatif. Observasi partisipatif adalah metode yang mana peneliti terlibat dengan kegiatan sehari-hari kegiatan atau orang yang sedang diamati atau yang digunakan sebagai sumber data penelitian. Dengan observasi partisipatif ini, maka data yang diperoleh akan lebih lengkap, tajam dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku tampak. Dengan demikian dalam penelitian ini peneliti melakukan pengamatan terhadap Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

## 2. Metode Wawancara

Wawancara adalah suatu cara pengumpulan data dengan cara mengadakan tanya jawab dengan orang yang dapat memberikan keterangan. Metode ini mencakup cara yang dipergunakan seseorang untuk suatu tujuan

---

<sup>36</sup> Narbuko Cholid dkk, *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara, 2009, halaman 83.

tertentu, mencoba untuk mendapatkan keterangan atau pendapat secara lisan langsung dari seorang narasumber. Peneliti menggunakan jenis wawancara semi terstruktur yaitu jenis wawancara, yang telah dibuat serentetan pertanyaan yang sudah terstruktur, kemudian satu persatu diperdalam untuk mengorek pertanyaan lebih lanjut.

Hal ini peneliti gunakan supaya proses wawancara tidak terlalu kaku saat berlangsung akan tetapi bersifat fleksibel. Dalam penelitian ini penulis menggunakan wawancara mendalam (*in depth interview*) dengan tujuan untuk menemukan permasalahan secara lebih terbuka dan intensif, di mana pihak yang diajak wawancara diminta pendapat, dan ide-idenya. Metode ini digunakan untuk mendapatkan data yang dibutuhkan terkait dengan penelitian Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

### 3. Metode Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah teknik pengumpulan data dengan menghimpun dan menganalisis dokumen-dokumen, baik dokumen tertulis, gambar maupun elektronik. Metode ini merupakan teknik pengambilan data dari sumber data yang berasal dari non manusia, sumber ini merupakan sumber yang akurat dan stabil sebagai cerminan kondisi yang sebenarnya dan lebih mudah dianalisis secara berulang-ulang. Menurut Suharsimi Arikunto metode dokumentasi merupakan metode pengumpulan data yang berupa catatan, transkrip, buku, surat kabar, majalah, foto, prasasti, notulen,

data asli dari keakuratan legalitas) legger, agenda dan sebagainya.<sup>37</sup>

Metode dokumentasi digunakan dalam penelitian ini adalah untuk mengumpulkan data terutama yang berkaitan Dengan Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen. Kemudian data-data terkait Terminal Tipe A Bawen seperti misalnya sejarah berdiri, visi dan misi terminal, struktur organisasi, data karyawan, dan dokumen-dokumen lain yang berkaitan dengan tujuan penelitian.

#### 4. Triangulasi

Dalam teknik pengumpulan data triangulasi diartikan sebagai teknik pengumpulan data yang bersifat menggabungkan dari berbagai teknik pengumpulan data dan sumber data yang telah ada. Untuk mencapai tingkat keakuratan penelitian, dilakukan pengecekan data dari berbagai sumber dengan berbagai cara dan berbagai waktu. Dengan kata lain dilakukan triangulasi terhadap sumber data, teknik pengumpulan data, dan teknik pengumpulan data dalam waktu dan situasi yang berbeda

Berdasarkan uraian di atas maka data yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat

---

<sup>37</sup> Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*, Jakarta: Rineka Cipta, 1999, halaman206.

kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Berdasarkan jenis data penelitian ini, pengolahan data yang digunakan yaitu teknik analisis data deskriptif kualitatif.

#### **E. Metode Analisis Data**

Berdasarkan Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi, dengan cara mengorganisasikan data ke dalam kategori, menjabarkan ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan sehingga mudah dipahami oleh diri sendiri dan orang lain. Berdasarkan jenis data penelitian ini, analisis yang digunakan yaitu teknik analisis data deskriptif kualitatif.

Teknik analisis kualitatif yang digunakan dalam penelitian ini yaitu mencoba untuk membandingkan antara apa yang terjadi dengan apa yang sudah ditargetkan atau diharapkan terjadi, yaitu membandingkan antara hasil yang diperoleh dengan standar yang telah digunakan sebelumnya. Analisis data dalam penelitian kualitatif, dilakukan pada saat proses pengumpulan data berlangsung. Teknik analisis data yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman mencakup tiga kegiatan, yaitu:

1. Reduksi Data
2. Penyajian Data
3. Penarikan Kesimpulan.

Adapun proses analisa data ini peneliti lakukan dengan cara, setelah peneliti

mengumpulkan data yang diperoleh dengan metode observasi, wawancara, dan metode dokumentasi.

Reduksi data adalah proses perangkuman, pengiktisaran, atau penyeleksian terhadap data yang terkumpul. Sehingga masing-masing data tersebut dapat dikategorisasikan, difokuskan atau disesuaikan dengan permasalahan yang diteliti.<sup>38</sup>

Dalam buku lain disebutkan bahwa reduksi data adalah mengolah data mentah yang dikumpulkan, diringkas dan diterapkan kedalam system pengolahan data, agar mudah dipahami dan dicermati. Reduksi data ini merupakan satu bentuk analisis data sedemikian rupa sehingga kesimpulan akhir dari penelitian dapat dibuat verifikasi. Dalam hal ini peneliti mereduksi data yang berkenaan dengan Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

Kemudian dalam penelitian ini, penyajian data atau sekumpulan informasi tersusun yang memberi kemungkinan untuk menarik dan pengambilan tindakan, yang disajikan antara lain dalam bentuk teks naratif, matriks, jaringan, dan bagan. Tujuannya untuk memudahkan membaca dan menarik kesimpulan.

Selanjutnya dilakukan proses memverifikasi data, yaitu satu bagian dari konfigurasi yang utuh. Makna-makna yang muncul dari data diuji kebenarannya dan kesesuaiannya sehingga validitasnya terjamin. Dalam tahap ini, peneliti mengkaji secara berulang-ulang terhadap data yang ada, dikelompokkan yang

---

<sup>38</sup> Milles dan Huberman, *Analisis Data Kualitatif*. Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1992halaman16.

telah berbentuk, kemudian melaporkan hasil penelitian secara lengkap.

Pada bagian akhir, data dianalisa secara kualitatif yang didialogkan dengan teori dan konsep yang telah disajikan pada BAB II, landasan teori serta diinterpretasikan dengan tetap menunjuk pada data primer yang diperoleh di lapangan. Data yang telah diperoleh dari lapangan, di analisis secara interpretatif yang merupakan upaya untuk menjelaskan dan membandingkan teori yang telah diseleksi dengan data yang sudah diolah.

Dengan demikian penarikan kesimpulan pada penelitian ini menggunakan cara pendekatan berfikir induktif. Sebagaimana yang dijelaskan oleh Sutrisno Hadi cara berfikir induktif adalah berangkat dari fakta yang konkrit kemudian ditarik dan digeneralisasikan sesuai dengan sifat umum.<sup>39</sup>

---

<sup>39</sup> Sutrisno Hadi, *Metodologi Research I*. Yogyakarta: Andi Offset, 2000, halaman 42.



## **BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

### **A. Pelaksanaan Inspeksi Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.**

Kegiatan pelaksanaan inspeksi angkutan umum dilaksanakan dalam rangka untuk meningkatkan dan menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Kegiatan inspeksi angkutan umum harus dilakukan sesuai dengan syarat operasional prosedur yang telah diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 Tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pedoman tersebut dapat dijadikan sebagai acuan ataupun keseragaman melaksanakan kegiatan inspeksi. Pelaksanaan kegiatan tersebut dilakukan oleh tim pemeriksa yang telah dibentuk yang mana di dalam tim tersebut terdiri dari unsur administrasi, unsur teknis, unsur hukum dan dilaksanakan oleh petugas penguji kendaraan bermotor, petugas pembantu penguji kendaraan bermotor, petugas pencatatan kedatangan, keberangkatan dan faktor muat, petugas pengatur lalu lintas dan dipimpin oleh penyidik pegawai negeri sipil, adapun unsur yang akan diperiksa adalah unsur administrasi seperti surat ijin mengemudi, buku uji berkala, atau kartu pengawasan. Sedangkan unsur yang lainnya merupakan unsur teknis yang mana unsur tersebut dibagi lagi menjadi dua bagian yaitu unsur teknis utama dan unsur teknis pendukung. Unsur teknis utama merupakan bagian penting yang terdapat pada angkutan umum seperti: Lampu utama,

Lampu Sein, Lampu Rem, Sistem pengereman, Kaca, Pintu, Ban, Penghapus Air, dan Pemecah Kaca. Sedangkan unsur teknis pendukung seperti: Ban Cadangan, Dongkrak, Kunci Roda dan Klakson juga harus dipastikan ada.

Implementasi pelaksanaan Inspeksi keselamatan terhadap moda transportasi angkutan umum pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen adalah kegiatan yang wajib dilakukan untuk meningkatkan dan menjamin keselamatan para pengguna transportasi umum. Dari kegiatan inspeksi keselamatan ini dapat diketahui apakah ada pelanggaran dalam penyelenggaraan transportasi angkutan umum atau hal-hal lain yang tidak sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dari data yang diperoleh dalam penelitian pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen, dapat diketahui berapa banyak jumlah angkutan umum yang beroperasi pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen. Berikut ini adalah data yang diperoleh pada tahun 2022.

### Data Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen Tahun 2022

Bulan : Januari - Desember 2022						
No.	Bulan	Kedatangan		Keberangkatan		Load Faktor (%)
		Kendaraan	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	
1	Januari 2020	4,682	37,552	4,682	44,491	27.15
2	Februari 2020	3,309	23,768	3,309	29,376	25.36
3	Maret 2022	3,686	20,764	3,686	31,136	24.13
4	April 2022	3,305	21,766	3,305	29,003	25.07
5	Mei 2022	3,187	28,743	3,187	39,124	35.07
6	Juni 2022	3,899	28,431	3,899	38,831	28.45
7	Juli 2022	6,569	62,816	6,569	79,478	34.57
8	Agustus 2022	4,859	38,765	4,859	55,278	32.50
9	September 2022	4,636	35,423	4,636	48,255	29.74
10	Oktober 2022	5,866	45,454	5,866	64,701	31.51
11	November 2022	3,191	49,591	3,191	54,736	49.01
12	Desember 2022	3,284	62,893	3,284	68,272	59.40
	JUMLAH	50,473	455,966	50,473	582,681	
	Rata-Rata	4,206	37,997	4,206	48,557	33
	Prosentase naik/turun	32.24%	34.37%	32.24%	47.01%	

Sumber : Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen dapat disimpulkan apabila pelaksanaan inspeksi keselamatan berjalan kurang efektif mengingat masih banyaknya pelanggaran angkutan umum. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan petugas yang kurang tegas kepada pihak pengelola angkutan umum. Pada gambar table dapat kita lihat bahwa penindakan terhadap pelanggaran yang ada lebih banyak yang berbentuk peringatan daripada tindakan lainya yang mampu memberikan efek jera. Sosialisai kepada masyarakat atau pemilik angkutan umum juga tidak pernah terdengar sehingga masyarakat maupun pengelola angkutan umum tidak sadar akan pentingnya pemenuhan kebutuhan berlalulintas sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan..

**B. Kendala-Kendala Yang Dihadapi Dalam Pelaksanaan Inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.**

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan di satuan pelayanan terminal tipe A Bawen ditemukan kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan lalu lintas. Kendala yang ditemukan merupakan faktor dari *internal* dan *external*. Faktor *internal* yang ditemui yaitu berupa jumlah personil yang kurang, sehingga ketika dilakukan kegiatan inspeksi keselamatan tidak dapat dilakukan secara maksimal sehingga proses kegiatan inspeksi keselamatan berlangsung dapat membutuhkan waktu yang cukup lama. Adapun ketika terkumpul banyak personil maka personil tersebut

harus meninggalkan pekerjaan lainya untuk sementara waktu agar inspeksi keselamatan dapat berjalan secara maksimal. Idealnya untuk proses inspeksi keselamatan setidaknya dilakukan oleh lima orang atau lebih.

Dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen hanya dapat dilaksanakan oleh empat orang. Hal tersebut dikarenakan jumlah pegawai pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen dalam satu tim lapangan hanya berjumlah 7 orang. Untuk faktor *external* yang ditemukan pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen terdapat pada pihak penyelenggara angkutan umum. Hal tersebut dapat dibuktikan melalui data rekapitulasi inspeksi keselamatan pada tahun 2022. Berikut ini adalah data hasil rekapitulasi inspeksi keselamatan pada Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen yang dilakukan setiap hari Senin sampai Jum'at jam 14.00-15.00 WIB.

**Data Rekapitulasi Inspeksi Keselamatan Pada Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen**

NO	BULAN	JENIS TRAYEK			JUMLAH TRAYEK	LAIK	TIDAK LAIK	JUMLAH KENDARAN MELANGGAR							KELAIKAN JALAN	JUMLAH MELANGGAR	PENINDAKAN PELANGGARAN				
		AKAPAKDP	ARIWISATA					HABIS MASA UJI	PENYIMPANGAN TRAYEK	KPS TIDAK BERLAKU	KPS TIDAK SESUAI	TIDAK BISA MENUNJUKAN KPS	STUK TIDAK	TIDAK BISA MENUNJUKAN STUK			PERINGATAN	TILANG	DILARANG BEROPERASI	DIKELURKAN DARI TERMINAL	SUDAH DITILANG
1	JANUARI	65	0	5	70	53	12	1	2	0	6	0	0	0	53	9	0	8	0	0	4
2	FEBRUARI	15	1	0	16	16	0	0	0	0	0	0	0	0	16	0	0	0	0	0	0
3	MARET	33	3	0	36	36	0	0	0	0	0	0	0	0	36	0	0	0	0	0	0
4	APRIL	50	0	11	61	61	0	0	0	0	0	0	0	0	61	0	0	0	0	0	0
5	MEI	63	0	5	68	58	6	0	0	5	0	1	0	0	64	6	1	0	0	0	1
6	JUNI	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
7	JULI	102	0	2	98	78	26	4	11	6	2	3	0	1	104	27	27	0	0	0	1
8	AGUSTUS	95	4	58	157	104	53	8	11	29	1	6	0	0	154	55	20	36	0	0	0
9	SEPTEMBER	64	0	0	61	51	9	1	3	5	1	0	0	0	67	10	4	4	0	0	1
10	OKTOBER	50	0	0	50	38	8	1	0	4	0	1	0	0	50	6	5	2	0	0	2
11	NOVEMBER	36	0	0	36	35	1	0	0	1	0	0	0	0	36	1	1	0	0	0	0
12	DESEMBER	126	0	0	120	115	12	3	1	4	0	4	0	0	119	12	12	0	0	0	0
JUMLAH		699	8	81	773	645	127	18	28	54	10	15	0	1	760	126	70	50	0	0	9

Sumber : Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen

Dari gambar tabel di atas masih banyak ditemui beberapa kasus pelanggaran seperti, penyimpangan trayek, kartu pengawasan ataupun buku uji yang sudah tidak aktif. Dari hasil perolehan data tersebut, dapat disimpulkan jika masih banyak angkutan umum yang belum sesuai dengan ketentuan yang tertuang dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pelanggaran tersebut tentu saja menjadikan sebuah kendala bagi petugas terminal maupun calon pengguna jasa angkutan umum dikarenakan setiap angkutan umum yang tidak memenuhi kriteria akan di berikan tindakan berupa peringatan maupun tilang. Tindakan yang dilakukan oleh petugas tentunya secara tidak langsung akan berdampak kepada proses Inspeksi yang akan memakan waktu lebih lama sedangkan jumlah personil yang ada untuk melakukan inspeksi tidak maksimal.

Dari hasil penelitian pada Satuan Pelayanan terminal tipe A Bawen ditemukan beberapa jenis pelanggaran angkutan umum yang menjadi faktor kendala eksternal seperti:

- Habis Masa Uji, Surat Tanda Uji Kendaraan (STUK) Tidak Sesuai atau Tidak Bisa Menunjukkan STUK

Berdasarkan data akumulasi pada tahun 2022 ditemukan pelanggaran terkait buku uji dengan total sebanyak 19 pelanggaran yang tidak sesuai dengan pasal 288

- Penyimpangan Trayek

berdasarkan data akumulasi pada tahun 2022 ditemukan pelanggaran terkait

buku uji dengan total sebanyak 28 pelanggaran yang tidak sesuai dengan pasal 302 308d

- Kps Tidak Berlaku, Kps Tidak Sesuai atau Tidak Bisa Menunjukkan Kps

Dari data akumulasi selama tahun 2022 ditemukan pelanggaran terkait buku uji dengan total sebanyak 79 pelanggaran yang tidak sesuai dengan pasal 308a

**C. Solusi Untuk Menyelesaikan Kendala Dalam Pelaksanaan Inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.**

Solusi untuk menyelesaikan kendala yang ada pada Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen harus dilakukan secara bertahap dengan tetap memperhatikan faktor hambatan yang ada apakah bersifat internal atau eksternal.

Solusi untuk menyelesaikan kendala internal dapat dilakukan dengan cara pemenuhan kebutuhan sumber daya manusia atau petugas yang ada. Sedangkan untuk menyelesaikan kendala eksternal dapat dilakukan upaya berupa pengawasan, sosialisasi ataupun penindakan dari aparat yang berwenang sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pemberian sanksi merupakan tindakan yang harus diterapkan karena dengan adanya sanksi diharapkan dapat memberikan efek jera kepada pelaku pelanggaran lalu lintas.

Berdasarkan pada penelitian di satuan pelayanan terminal tipe A Bawen masih dijumpai pelanggaran. Pelanggaran yang sering dilakukan berdasarkan undang-undang yaitu:

- Pasal 288 Jo. Pasal 106 menurut UU No. 22 Tahun 2009
- Pasal 308 Jo. Pasal 173 menurut UU No. 22 Tahun 2009
- Pasal 302 Jo. Pasal 126 menurut UU No. 22 Tahun 2009

Dari uraian data hasil penelitian di satuan pelayanan terminal tipe A Bawen, solusi yang dapat digunakan untuk menyelesaikan kendala yang ada pada satuan pelayanan terminal tipe a bawen yaitu dengan cara menguraikan faktor penyebab kendala yang ada

#### 1. Solusi Untuk Menyelesaikan Kendala Berdasarakan Faktor Internal

Untuk dapat menyelesaikan faktor internal yang ditemukan pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen perlu dilakukan pemenuhan kebutuhan petugas yang ada pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen. Pemenuhan kebutuhan petugas tersebut dapat dilakukan dengan beberapa cara:

##### - Rekrutmen

Rekrutmen pegawai dapat dilakukan untuk memenuhi kebutuhan akan pegawai pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen. Rekrutmen tersebut hendaknya dilakukan sesuai dengan aturan yang berlaku tentang manajemen pengadaan pegawai agar sumber daya manusia yang bekerja sesuai dengan kriteria kebutuhan dan memenuhi standar minimal pegawai kementerian



perhubungan.

- Sinergi

Sinergi merupakan pemenuhan kebutuhan petugas dengan cara melibatkan instansi penegak hukum atau instansi yang berwenang lainnya seperti TNI atau Polri untuk melakukan tugas kewenangan secara bersama. Dengan cara ini tentunya kebutuhan akan petugas lapangan akan terpenuhi untuk sementara waktu.

- Penjadwalan teratur

Penjadwalan teratur berupa melibatkan pegawai lainnya untuk ikut serta dalam proses inspeksi keselamatan pada satuan pelayanan terminal tipe A bawen dalam satu waktu tertentu

## 2. Solusi Untuk Menyelesaikan Kendala Berdasarkan Faktor Eksternal

Untuk menyelesaikan kendala yang berasal dari faktor eksternal dapat dilakukan dengan beberapa cara yaitu:

- Pengawasan

Pengawasan hendaknya dilakukan oleh petugas penegak hukum dan pihak pengelola transportasi umum. Pengawasan secara berkala terutama yang dilakukan oleh pengelola transportasi terhadap armada angkutan umum yang dikelola diharapkan dapat meminimalisir pelanggaran yang disebabkan oleh faktor kelalaian seperti dokumen administratif yang tidak berlaku, atau unsur teknis yang ada pada armada transportasi seperti system pengereman yang laik.

- Sosialisasi

Sosialisasi yang dilakukan oleh petugas kepada setiap elemen masyarakat bertujuan agar masyarakat mampu memilih dan memilah angkutan umum yang terjamin keselamatanya sehingga angkutan umum yang tidak laik jalan dan tidak tertib mulai ditinggalkan. Dengan adanya sosialisasi diharapkan juga agar pihak pengelola lebih memperhatikan unsur-unsur kelaikan jalan armada yang dikelola.

- Pemberian sanksi

Pemberian sanksi merupakan solusi terakhir untuk menyelesaikan kendala yang ada. Pemberian sanksi yang tegas dan menimbulkan efek jera harus dilakukan agar pengelola angkutan umum tidak menggampangkan urusan kelaikan jalan armadanya.

## **BAB V PENUTUP**

### **A. SIMPULAN**

1. Berdasarkan uraian pembahasan terhadap permasalahan di atas dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen selalu dilakukan setiap hari Senin sampai Jum'at setiap jam dua siang dan dapat dikatakan sudah berjalan sesuai dengan amanat Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan namun dalam pelaksanaan tersebut masih ditemukan banyak kendala dan dirasa kurang optimal.
2. Kendala-kendala yang ditemukan pada pelaksanaan inspeksi terhadap Moda Transportasi Angkutan Darat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu kurang tegasnya aparat penegak hukum dalam memberikan sanksi, kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat, keterbatasan jumlah pegawai untuk melakukan inspeksi keselamatan dan kurangnya peningkatan kompetensi para pegawai seperti diklat atau pelatihan.
3. Solusi dan penanganan dari kendala yang ditemukan saat pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen yaitu memberikan peringatan dan menghimbau pemilik jasa angkutan umum harus menaati aturan yang sudah

diberikan oleh petugas, melakukan sosialisasi terhadap pemilik jasa angkutan umum tentang pentingnya menjaga dan meningkatkan keselamatan dalam berlalulintas, meningkatkan sarana dan prasarana petugas lapangan, dan memberikan sanksi berupa penilangan terhadap armada yang tidak laik jalan dan sudah diberikan peringatan sebelumnya

## **B. SARAN**

Adapun saran yang dapat disampaikan yaitu Kepada pemerintah terutamanya Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat yang memiliki wewenang dalam operasional terminal supaya menambah sarana dan prasarana untuk menunjang penegakan peraturan hukum seperti penambahan personil kerja di lapangan, dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia aparat penegak hukum di Terminal Tipe A dengan cara melakukan pelaksanaan pendidikan dan latihan serta dilakukan evaluasi berkala terhadap kinerja pegawainya. Kepada seluruh lapisan masyarakat agar dapat memahami inti dari undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Agar masyarakat bisa lebih selektif dalam memilih jasa angkutan umum karena tidak semua masyarakat tahu terkait peraturan yang berlaku pada angkutan umum dan pihak pengelola transportasi umum dapat lebih memperhatikan aturan yang tertuang pada Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abubakar, Iskandar, *Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1995.
- Arikunto, Suharsimi, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis*, Jakarta: Rineka Cipta, 1999.
- Basrowi dan Suwandi, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Rineka Cipta, 2008.
- Bungin, Burhan, *Analisa Data Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Rajawali, 2012,
- Cholid, Narbuco dkk, *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Bumi Aksara, 2009.
- Departemen Perhubungan, *Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota*, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996.
- Faisal, Sanapiah, *Format-format Penelitian Sosial*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2001.
- Hadi, Sutrisno, *Metodologi Research I*, Yogyakarta: Andi Offset, 2000.
- Jatmika, H. M. *Inspeksi, supervisi & supervisor*. 2012.
- Koentjoroningrat, *Metode Wawancara dalam Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1993.
- Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, *Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT 2021*. Jakarta: Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2021.
- Mangkunegara, Anwar Prabu. *Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2009.
- Marpaung, Riansyah Wisesa, *Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan)*, 2017.
- Milles dan Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1992.
- LJ, Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2010.

Muhammad, Abdulkadir, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004.

Soekanto, Soerjono, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2006.

Tarwaka, *Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja*, Surakarta: Harapan Press, 2014.

Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, Bandung: Penerbit ITB, 1990.

Woodcock, K, *Model of safety inspection*, Elsevier Safety Science, 2013.

### **Undang-undang**

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 Tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6251/AJ.104/DRJD/2017 Tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

### **Internet**

<https://trenoto.katadata.co.id/otopedia/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurun-dalam-4-tahun-terakhir-2284>

<https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>

<https://voi.id/bernas/132320/kecelakaan-bus-di-indonesia-dalam-dua-tahun->

## LAMPIRAN

### A. Dokumentasi Kegiatan Inspeksi



Gambar Di Atas Merupakan Dokumentasi Kegiatan Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum di satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen

## B. Dokumentasi Kegiatan Wawancara



Gambar Di Atas Merupakan Dokumentasi Kegiatan Wawancara Kepada Salah Satu Senior Sekaligus Komandan Regu Pada Satuan Pelayanan Terminal Bawen Bapak Karjani



