



**EFEKTIVITAS PASAL 5 AYAT (2) HURUF C UNDANG-UNDANG NO 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERKAIT PENGENDALIAN PEMERINTAH TERHADAP
BEROPERASINYA BECAK MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM
(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)**

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh Gelar Kesarjanaan dalam
Ilmu Hukum

Oleh:

ELAEIS TALITHA AMALIA ARU

NIM: 135010100111104



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2017



HALAMAN PENGESAHAN

EFEKTIVITAS PASAL 5 AYAT (2) HURUF C UNDANG-UNDANG NO 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT
PENGENDALIAN PEMERINTAH TERHADAP BEROPERASINYA BECAK
MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM

(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)

Oleh:

ELAEIS TALITHA AMALIA ARU

NIM. 135010100111104

Skripsi ini telah disahkan oleh majelis penguji pada tanggal :

Pembimbing Utama

Dr. Srinta Hadiyantina, Sh., MH
NIP.196008101986011002

Pembimbing Pendamping

Lutfi Effendi SH., MHum
NIP. 196008101986011002

Ketua Bagian

Hukum Administrasi Negara

Mengetahui

Dekan Fakultas Hukum

Lutfi Effendi SH., MHum
NIP. 196008101986011002

Dr.Rachmad Safa'at, SH., M.Si
NIP.19620805 198802 1 001



KEMENTERIAN RISET TEKNOLOGI DAN PENDIDIKAN TINGGI
UNIVERSITAS BRAWIJAYA
FAKULTAS HUKUM

Jalan MT. Haryono No. 169, Malang 65145, Indonesia
Telp. +62-341-553898; Fax. +62-341-566505
E-mail : hukum@ub.ac.id <http://hukum.ub.ac.id>

SURAT KETERANGAN DETEKSI PLAGIASI

Nomor: 973/Plagiasi/FH/2017

Dengan ini diterangkan bahwa Skripsi yang ditulis oleh:

Nama : ELAEIS TALITHA AMALIA ARU
NIM : 135010100111104
Judul : EFEKTIVITAS PASAL 5 AYAT (2) HURUF UNDANG-UNDANG NO 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN
TERKAIT PENGENDALIAN PEMERINTAH TERHADAP
BEROPERASINYA BECAK MOTOR SEBAGI ANGKUTAN UMUM
(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)

Berdasarkan hasil deteksi menggunakan piranti lunak plagiarism-detector, menunjukkan tingkat kesamaan dibawah 5% dan memenuhi syarat untuk tahapan selanjutnya sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Demikian surat ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Malang, 24 November 2017

Ketua Deteksi Plagiasi,

ISSUED
PLAGIASI FH UB

Dr. Prija Djatmika, S.H., M.S.
NIP. 196111161986011001



**EFEKTIVITAS PASAL 5 AYAT (2) HURUF C UNDANG-UNDANG NO 22
TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT
PENGENDALIAN PEMERINTAH TERHADAP BEROPERASINYA BECAK
MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM**

(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)

Elaeis Talitha Amalia Aru, Dr.Shinta Hadiyantina,SH.MH,Lutfi Effendi .,SH.,MHum

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email : elatalitaaa@gmail.com

ABSTRAK

Becak Motor adalah suatu angkutan umum yang banyak berada di berbagai daerah di Indonesia. Banyaknya Becak Motor di berbagai Daerah tidak dikuti dengan keberadaan Peraturan di setiap daerah guna mengakomodisir keberadaan becak bermotor di daerah tersebut . Kota Langsa dan Kota Tebing Tinggi adalah dua daerah yang sudah mengkomodir beroperasinya becak bermotor di daerah tersebut . Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) , kendaraan bermotor yang dirakit ataupun dimodifikasi dan tidak mendapatkan uji tipe dari Kementerian Dinas Perhubungan dalam hal ini berbentuk becak bermotor dilarang untuk beroperasi di jalan raya. Akan tetapi pada praktik kenyataannya yang terjadi di beberapa wilayah di Indonesia becak motor masih dapat dijumpai beroperasi Dari kondisi di atas, guna memberikan landasan hukum bagi perwujudan lalu linntas dan angkutan jalan yang dengan selamat, aman, cepat,dan tertib serta teratur, nyaman dan efisien sehingga oleh pemerintah Kabupaten Nganjuk merasa perlu untuk menerbitkan Surat Keputusan ataupun pembuatan suatu Peraturan Daerah sebagai bentuk pengendalian Pemerintah terhadap Becak motor/mesin tersebut.

Kata Kunci : Efektivitas, Pengendalian oleh Pemerintah , Becak Motor



**EFFECTIVENESS OF ARTICLES 5 PARAGRAPH (2) OF THE LAW
NUMBER 22 YEAR 2009 ON ROAD TRAFFIC AND TRANSPORTS
RELATED TO GOVERNMENT CONTROL ON MOTORIZED PEDICABS
OPERATING AS PUBLIC TRANSPORT
(A STUDY IN TRANSPORTATION AGENCY OF NGANJUK REGENCY)**

Elaeis Talitha Amalia Aru, Dr.Shinta Hadiyantina,SH.MH,Lutfi Effendi .,SH.,MHum

Faculty of Law Brawijaya University

Email : elatalitaaa@gmail.com

ABSTRACT

A motorized pedicab is categorized as public transport commonly seen in several regions of Indonesia, However, its operation does not comply with the existing regulation in each region, which is intended to accommodate this transport type.

Langsa and Tebing Tinggi are two cities that have accommodated the operation of pedicab. According to The Law No 22 Year 2009 on Road Traffic and Transports (futher stated as LLAJ) modified motorized vehicles without vehicle type approval from the Ministry of Transportation Agency are not allowed to operate on the road although in several region of Indonesia, pedicab are still seen operating on the road.

Based on the above conditions, to provide nlegal foundation for safe, fast, convenient and eddcient transportation, the local government of Nganjuk perceives that is is essential to issue a decree or set a local regulation to control motorized pedicabs.

Keywords : *Effectiveness, Governmenr control, motorized pedicab*



KATA PENGANTAR

Segala Puji Syukur saya hanturkan ke hadirat Allah SWT atas limpahan rahmat dan hidayah-Nya semoga akan selalu mengiringi kita semua dalam menjalankan tugas kekhalifahan di muka bumi ini. Sholawat serta salam tak lupa saya persembahkan kepada junjungan besar Nabi Muhammad SAW. Berpikir dan berjuang merupakan semangat untuk menggali lautan ilmu yang maha dahsyat sebagai anugerah Allah SWT. Kebekuan pemikiran merupakan bentuk pengingkaran terhadap Tuhan Yang Maha Esa. Oleh karena itu, dalam proses mencari ilmu di dunia ini, penulis mencurahkan segenap gagasan dalam proses mencari jati diri sebagai tolakul ilmi (pembelajaran) untuk mengambil makna dari setiap gerak langkah kehidupan manusia di muka bumi ini. Berpegang teguh pada cita-cita yang mulia untuk meraih masa depan yang cerah serta niat yang tulus dan ikhlas dari dalam hati untuk mengamalkan ilmu pengetahuan, maka penulis mampu menyelesaikan skripsi ini dengan judul : **EFEKTIVITAS PASAL 5 AYAT (2) HURUF C UNDANG-UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT PENGENDALIAN PEMERINTAH TERHADAP BEROPERASINYA BECAK MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM**

(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)



Dengan terselesaikannya skripsi ini, penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada seluruh pihak-pihak yang telah membantu serta memperlancar pembuatan skripsi ini, yaitu kepada :

1. Bapak Dr. Rachmad Safa'at, SH., M.Si., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.
2. Bapak Lutfi Effendi, SH., MHum., selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara dan juga sebagai Dosen Pembimbing yang senantiasa membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini
3. Ibu Dr. Sinta Hadiyantina, SH., MH selaku Dosen Pembimbing utama yang telah membantu, memberi masukan dan senantiasa membimbing penulis dalam penyusunan skripsi ini.
4. Drs Nur Solekan SH.,MH selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk yang telah memberikan izin untuk melakukan penelitian di Dinas yang penulis teliti.
5. Mama tercinta yang selalu memberikan kasih sayang, doa serta dukungan moril maupun materil yang tak terhingga.
6. Adik-Adik tercinta Alfaathir Rimba Borneo dan Clarissa Kenthea Samba Terimakasih atas doa dan dukungan kalian selama ini.
7. Gahan Gustisira Satwika, Motivator Pribadi yang tak henti-hentinya memberikan semangat, dukungan, doa, waktu, tenaga, pikiran kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.



8. Sahabat seperjuangan Violita Ariessaputri, Desi Kurniasari . terimakasih atas kerjasama dukungan,dan doa yang saling kita berikan satu sama lain selama ini.
9. Sahabat tersayang Sofiatuz Zahroh yang telah banyak mendukung dan selalu membantu penulis memberi masukan, membantu dan mendoakan serta memberikan bantuan materil kepada penulis. Semoga tetap terjalin indah sampai selamanya.
10. Teman-teman Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang
11. Pihak-pihak lain yang belum bisa saya sebutkan satu-persatu.

Sekiranya Allah SWT membalas semua jasa baik para pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi ini.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis merasa masih banyak kekurangan, baik pada teknik penulisan maupun materi. Untuk itu kritik dan saran dari semua pihak sangat diharapkan oleh penulis demi penyempurnaan pembuatan skripsi ini. Tidak lupa penulis mohon maaf apabila terdapat kekurangan dan kesalahan, serta berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi para pembaca.

Malang, Desember 2017

Penulis

**DAFTAR ISI**

Halaman Persetujuan	i
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	vi
Daftar Lampiran	ix
Ringkasan	x
Summary	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Sistematika Penulisan	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Tinjauan Umum tentang Teori Efektivitas Hukum	17
B. Tinjauan Umum Tentang Pengendalian Pemerintahan	23
C. Tinjauan Umum Pemerintah Daerah	24
D. Tinjauan Umum Peraturan Perundang-Undangan	24
E. Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	25
F. Tinjauan Umum Tentang Angkutan Umum	26
G. Tinjauan Umum Tentang Becak Motor di Kabupaten Nganjuk	26

BAB III METODE PENELITIAN



A. Jenis Penelitian	30
B. Metode Pendekatan	31
C. Lokasi Penelitian	32
D. Jenis dan Sumber Data	32
E. Populasi dan Sampel	34
F. Teknik Pengumpulan Data	37
G. Teknik Analisa Data	37
H. Definisi Operasional	39

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian	42
1. Gambaran Umum Kabupaten Nganjuk	45
2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk	48
3. Bidang Penegakan Peraturan Perundang Undangan	50
4. Gambaran Umum Becak Motor di Kabupaten Nganjuk.....	51
B. Efektivitas Pasal 5 ayat (2) huruf C Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Pengendalian yang dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Nganjuk terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan penumpang umum di Kabupaten Nganjuk.....	71
C. Faktor-Faktor yang menghambat pengendalian pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan penumpang umum di Kabupaten Nganjuk	77
D. Solusi Pemerintah Daerah Kabupaten Nganjuk terhadap Beroperasinya Becak Motor sebagai Angkutan umum di Kabupaten Nganjuk	77



DAFTAR LAMPIRAN

A. SURAT – SURAT

1. Surat Penetapan Pembimbing Skripsi
2. Surat Keterangan Bebas Plagiasi
3. Kartu Bimbingan Skripsi
4. Surat Ijin Survei
5. Surat Keterangan Translate Abstrak



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Becak adalah alat transportasi darat yang tergolong tradisional, walaupun becak hampir saja punah dan sudah mulai ditinggalkan oleh masyarakat, namun keberadaan becak telah lama mengiringi sejarah Indonesia, sebagai salah satu transportasi yang mempunyai nilai tersendiri serta masih diminati sebagian orang. Perkembangan teknologi kendaraan transportasi serta tuntutan kebutuhan masyarakat akan suatu bentuk angkutan umum yang bersifat lebih fleksibel guna perjalanan jarak dekat dan lokal yang biasa mengangkut 1 hingga 2 penumpang mendorong munculnya suatu model baru dibidang transportasi angkutan umum di berbagai kota di wilayah Indonesia yang biasanya disebut dengan istilah becak motor.

Penemuan becak baru yang bertenaga mesin atau motor atau banyak yang menyebutnya becak motor (betor) merupakan salah satu bentuk akibat perubahan pola berpikir manusia yang modern. Becak yang pada awalnya menggunakan tenaga manusia sebagai penggerakannya, kini berubah menjadi bertenaga mesin, sehingga becak motor menjadi lebih praktis dan efisien. Masyarakat cenderung ingin menggunakan kendaraan yang lebih praktis dan juga cepat. Di beberapa daerah di Indonesia becak motor telah ditetapkan sebagai kendaraan yang ilegal, dan di beberapa daerah lain di Dalam kehidupan memang diperlukan sarana angkutan umum yang layak digunakan, terutama untuk di daerah daerah pedesaan/ kabupaten.



Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ), kendaraan bermotor yang telah dirakit ataupun dimodifikasi tidak mendapatkan uji tipe dari Kementerian Dinas Perhubungan di dalam hal ini kendaraan yang berbentuk becak bermotor dilarang beroperasi di sekitar jalan raya. Akan tetapi pada praktik kenyataannya yang terjadi di beberapa wilayah di Indonesia becak motor masih dapat dijumpai beroperasi. Meskipun aturan agar supaya pengendara tidak mengoperasikan kendaraan yang dimodifikasi tersebut juga sudah sangatlah jelas. Becak Motor dianggap tidak memenuhi beberapa persyaratan yang sesuai undang-undang tertulis karena becak motor tidak disertai dengan adanya ijin surat resmi, tidak memenuhi standar keamanan kendaraan, membahayakan keselamatan penumpang becak motor dan pengendara lainnya, modifikasi becak motor sendiri tidak melibatkan mekanik-mekanik yang handal atay mendapatkan uji resmi dari Dinas Perhubungan, dan juga unruk kecepatan dan bodi becak motot tidak seimbang jika dijalankan. Selain itu, lampu becak motor yang dioperasikan pada waktu malam hari sering tidak menyala. Keberadaan becak motor bias saja membahayakan keselamatan para penumpang becak motor karena pembuatannya sendiri yang dirasa kurang profesional.¹

Mereka memodifikasi becak motornya di bengkel las biasa. Bukan sebuah kendaraan yang keluar dari produksi pabrikan, sehingga aspek keselamatannya masih sangat diragukan sekali. Serta Tidak ada uji tipe kelayakan dan aturan yang resmi

¹ Fima Herdwiyaniti. Sebenarnya Becak Motor Boleh gak sih beroperasi. diakses dari

<https://www.brillio.net/news/sebenarnya-becak-motor-bentor-boleh-nggak-sih-beroperasi-1509033.html> . 28 Maret 2017 pukul 10.00



terkait dengan becak yang dimodifikasi menggunakan kendaraan bermotor dan menjadi becak motor. Sehingga bila ada terjadi kecelakaan lalu lintas, maka tidak ada asuransi terhadap pengemudi maupun penumpang kendaraan jenis becak motor tersebut.

Dan apabila sepeda motor yang digunakan juga sudah berubah bentukannya maka terkait pengurusan surat (STNK) tidak dapat diperpanjang. Jika untuk sepeda motor jelas dan pengendaranya wajib membawa dan menggunakan SIM C. dan untuk becak itu seharusnya mulai untuk diberlakukan surat kepemilikan Kartu Izin Mengemudi (KIM) seperti di sejumlah wilayah daerah di Indonesia. Namun becak yang modifikasi dengan sepeda motor itu tidak terdapat di dalam aturan. Bukan becak yang menggunakan motor saja, becak yang menggunakan mesin Dalam penggeraknya lainnya pun sangat tidak boleh karena tidak sesuai dengan peruntukannya.

Pada Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan berisi tentang Pembinaan yang dilakukan oleh pemerintah daerah Negara harus bertanggung jawab atas seluruh masalah atau aturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta pembinaannya sendiri dilaksanakan oleh Pemerintah dan di dalam ayat (2) berisi tentang Pembinaan Lalu Liintas dan Angkutan Jalan yang sebagaimana yang telah dimaksud pada ayat (1) yang meliputi sebagai berikut :



- a) perencanaan;
- b) pengaturan
- c) pengendalian; dan
- d) pengawasan.

Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk ialah instansi yang berwenang yang berkoordinasi dengan kepolisian. Dinas Perhubungan sebagai perpanjangan tangan dari pemerintah yang memiliki tugas terkait perhubungan, memiliki andil serta peran yang penting di dalam mengatasi sebuah permasalahan seputaran angkutan umum ini.

Dinas Perhubungan mengatur dan mengawasi angkutan umum beroperasi di daerah Kabupaten Nganjuk telah bekerjasama dengan pihak kepolisian Polantas/Polres Kabupaten Nganjuk. Banyaknya becak motor yang berkeliaran dapat dilihat dari tidak adanya bentuk kesadaran dari tukang becak motor agar melaksanakan tertib berlalu lintas dengan melakukan sebuah pelanggaran-pelanggaran, seperti contohnya tidak menggunakan helm, tidak melengkapi surat-surat kelengkapan kendaraan bermotor, tidak mau mematuhi peraturan lalu lintas, dan memarkirkan becak motor mereka di sembarangan tempat yang memakan badan jalan sehingga bisa membahayakan keselamatan pengguna jalan lain yang melintas di wilayah tersebut.

Beberapa bentuk pelanggaran yang dilakukan oleh tukang becak ini tentu saja berdampak pada tidak efektifnya tertib berlalu lintas di jalan raya. Selain hal itu selama ini keberadaan becak motor ini tidak memberikan kontribusi pajak kepada kas daerah disektor pajak angkutan umum. Dari keseluruhan ini tentu dapat berdampak



kepada ketidak teraturan becak motor di jalan raya dan juga tidak adanya kontribusi apapun dari becak motor ini.

Namun, di beberapa wilayah daerah di Indonesia telah memperbolehkan becak motor untuk beroperasi sebagai angkutan umum. Beberapa wilayah daerah di Indonesia yang telah mengizinkan becak motor untuk beroperasi antara lain adalah Provinsi Sumatera Utara, yaitu di Kabupaten Dairi serta di Kota Tebing Tinggi. Izin beroperasinya becak motor sendiri di daerah-daerah tersebut telah disebutkan secara tegas di dalam suatu peraturan daerah masing-masing daerah.

Menurut Dinas Perhubungan dan Informatika di Kabupaten Dairi, Izin beroperasinya becak motor di Kabupaten Dairi telah didasarkan pada Peraturan Daerah di Kabupaten Dairi No 16 Tahun 2000 Tentang Usaha Angkutan Umum. Sedangkan Izin untuk beroperasinya becak motor di Kota Tebing Tinggi didasarkan pada Peraturan Daerah Kota Tebing Tinggi No 3 Tahun 2007 tentang Retribusi Izin Mendirikan Perusahaan dan Operasi Becak Bermotor².

² Diakses pada <http://www.dairikab.go.id/skpd/11/dinas-perhubungan-komunikasi-dan-informatika.html> 4 April 2017 pukul 8:20



Akan tetapi, beroperasinya becak motor itu sendiri di daerah-daerah tersebut juga harus memenuhi beberapa persyaratan tertulis terkait teknis laik jalan dan persyaratan administratif itu sendiri, termasuk izin usaha. Contohnya, dalam Perda Dairi No 16 Tahun 2000 disebutkan bahwasia “setiap orang yang ingin memiliki usaha angkutan (termasuk becak motor) wajib memiliki izin usaha angkutan dengan memenuhi beberapa persyaratan, antara lain:

1. Memiliki Nomor Pokok Wajib Pajak (NPWP);
2. Memiliki Akte Pendirian Perusahaan bagi pemohon yang berbentuk Badan Usaha, Akte Pendirian Koperasi bagi pemohon yang berbentuk koperasi, tanda jati diri bagi pemohon perorangan;
3. Memiliki Surat Keterangan Domisili Perusahaan;
4. Memiliki Surat Izin Tempat Usaha (SITU);
5. Pernyataan Kesanggupan Untuk Memiliki atau Menguasai Minimal 5 (lima) Tahun Kendaraan Bermotor; dan
6. Pernyataan Kesanggupan Untuk Menyediakan Fasilitas Penyimpanan Kendaraan.”³

Oleh karena itu dilihat dari kondisi yang sudah dijelaskan diatas pembuatan Peraturan daerah yang mengatur tterkait dengan beroperasinya becak motor ini dirasa sangat perlu guna mengatasi seputar permasalahan becak motor di Kabupaten Nganjuk. Akan Tetapi dari Dinas Perhubungan sampai pada saat ini belum ada

³ Diakses pada <http://www.hukumonline.com/klinik/detail/lt519308a663d8a/becak-bermotor--legal-ataukah-ilegal> 4 April 2017 pukul 8:20



mengajukan rekomendasi Raperda guna dijadikan Peraturan Daerah (Perda) yang mengatur khusus tentang becak motor ini kepada DPRD Kabupaten Nganjuk. Pengusulan Ranperda tersebut dianggap perlu dikarenakan becak motor sendiri adalah jenis angkutan khusus yang paling banyak digunakan dan diminati oleh masyarakat di Kabupaen Nganjuk yang telah dimodifikasi, oleh skarena itu sangatlah dibutuhkan peraturan yang khusus mengenai becak motor ini. Sementara itu dari pihak DPRD Kabupaten Nganjuk juga belum memiliki inisiatif untuk membuat suatu Perda yang mengatur tentang becak motor di Kabupaten Nganjuk ini. Padahal fakta prakteknya di lapangan keberadaan becak motor telah menimbulkan berbagai bentuk permasalahan yang berdampak pada kenyamanan serta keselamatan berlalu lintas di Kabupaten Nganjuk. DPRD seharusnya tanggap dan peka terhadap seputar permasalahan yang telah terjadi di daerah nya tersebut.

Dikarenakan terkait beroprasionalnya becak motor di Kabupaten Nganjuk ini belum ada yang mengatur maka Pemerintah Kabupaten Nganjuk hendaknya mengendalikan penggunaan transportasi lalu lintas dan angkutan jalan termasuk di dalamnya pengoperasian becak motor sebagai alat angkutan umum, salah satunya adalah dengan adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur beroperasinya bevak motor sebagai sarana angkutan umum, namun pada saat ini peraturan perundang-undangan yg mengatur tentang LLAJ belum menjangkau kendaraan roda tiga yaitu becak motor, sementara kendaraan roda tiga becak bertipe motor merupakan modernisasi kendaraan becak, yang merupakan tuntutan zaman sehingga perlu diberikan legalitas pengoperasiannya jika memang di legalkan.



Semakin banyak becak motor yang digunakan sebagai angkutan umum khususnya di Kabupaten Nganjuk, hal ini sangatlah membutuhkan suatu bentuk perhatian pemerintah daerah terkait pengendalian beroperasinya jenis angkutan becak motor ini. Berdasarkan peraturan yang telah ada sebelumnya becak motor bukanlah salah satu klasifikasi kendaraan tipe angkutan umum. Di Dalam Bab X pasal 137 ayat (2) Undang-Undang Lalu Lintas Angkutan Jalan jo Pasal 3 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 menyatakan “pengangkutan orang dan/atau barang dapat dilakukan dengan menggunakan kendaraan bermotor seperti sepeda motor, mobil penumpang, mobil barang dan mobil bus.”

Tapi di dalam bab yang sama terkait dengan pasal 138 ayat (3) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mengatakan bahwa “Angkutan umum orang dan/atau barang hanya dilakukan dengan kendaraan bermotor umum. Yang termasuk dalam klasifikasi kendaraan bermotor umum adalah mobil penumpang dan mobil bus.” Pemerintah Kabupaten Nganjuk sendiri belum melakukan pengendalian terhadap beroperasinya becak bermotor sebagai salah satu angkutan umum

Dari kondisi di atas, guna memberikan landasan hukum bagi perwujudan lalu lintas dan angkutan jalan yang dengan selamat, aman, cepat, dan tertib serta teratur, nyaman dan efisien sehingga oleh pemerintah Kabupaten Nganjuk merasa perlu untuk menerbitkan Surat Keputusan sebagai bentuk pengendalian Pemerintah terhadap Becak motor/mesin tersebut.



Berkaitan dengan tumbuh dan berkembangnya becak motor di Kabupaten Nganjuk, penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang EFEKTIVITAS PASAL 5 AYAT (2) HURUF C UNDANG-UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN TERKAIT PENGENDALIAN PEMERINTAH TERHADAP BEROPERASINYA BECAK MOTOR SEBAGAI ANGKUTAN UMUM

(Studi di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dengan latar belakang yang telah dikemukakan sebelumnya maka telah ditentukan bahwa suatu rumusan masalah yang akan dikaji ke di penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana Efektivitas pasal 5 ayat (2) huruf C terkait pengendalian yang dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Nganjuk terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Nganjuk ?
2. Faktor-faktor apa yang menghambat terkait dengan pengendalian pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk?
3. Bagaimana solusi yang dilakukan oleh Pemerintah daerah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk?



C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka ditentukan bahwa tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mencari tahu, memahami serta menganalisis pemerintah daerah kabupaten

Nganjuk sudahkah melakukan pengendalian terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Nganjuk yang masih ilegal sesuai dengan perundang-undangan dan Instansi terkait dengan lalu lintas di Indonesia

2. Mengidentifikasi Faktor-faktor apa saja yang dapat pengendalian pemerintah

terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk

3. Menganalisis solusi pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai

angkutan umum yang masih ilegal di Kabupaten Nganjuk.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat teoritis

Secara teoritis penelitian ini dilakukan untuk pengembangan ilmu hukum khususnya Hukum Administrasi Negara terkait efektivitas pengendalian pemerintah terhadap beroperasionalnya becak motor sebagai salah satu bentuk angkutan umum di kabupaten Nganjuk yang masih belum jelas pengakuannya dan faktor apa saja yang menjadi hambatan Pemerintah daerah kabupaten Nganjuk untuk melakukan pengendalian terhadap becak motor serta bagaimana solusi pemerintah daerah kabupaten Nganjuk mengendalikan becak motor tersebut.



2. Manfaat Praktisi

a) Bagi Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dalam menyelesaikan permasalahan terkait efektivitas pengendalian pemerintah terhadap beroperasionalnya becak motor di Kabupaten Nganjuk, menyelesaikan kendala apa saja yang selama ini menghambat pengendalian pemerintah terhadap becak motor, dan bagaimana membantu mencari solusi Dinas Perhubungan dalam mengendalikan becak motor tersebut.

b) Bagi Masyarakat

Penelitian ini diharapkan dapat memberi informasi mengenai permasalahan serta meningkatkan pengetahuan masyarakat mengenai bagaimana Pemerintah Daerah khususnya Dinas Perhubungan dalam menjalankan tugasnya untuk mengendalikan becak motor dan memahami lebih dalam terkait aturan aturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) serta bagaimana status becak motor yang pada saat ini digunakan sebagai sarana angkutan umum yang sering digunakan sehingga masyarakat dapat secara kritis mengetahui dan memahami bagaimana upaya instansi instansi terkait Kabupaten Nganjuk dalam melaksanakan pengendalian terhadap Becak motor sebagai angkutan umum.



c) Bagi Pemilik/Pengendara Becak Motor

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan bagi pemilik/pengendara becak motor dalam menjalankan kegiatan usahanya sesuai dengan kebijakan yang berlaku.

E. Sistematika Penulisan.

Agar penulisan penelitian ini tersusun dengan baik, sistematis dan mudah dimengerti maka sistematika yang digunakan adalah sebagai berikut

BAB I : PENDAHULUAN

Dalam bab ini dijelaskan tentang **Pertama**, latar belakang dan alasan pemilihan judul permasalahan yang terkait, kemudian **Kedua**, diuraikan mengenai permasalahan yang diangkat terkait efektivitas pasal 5 ayat (2) huruf c terkait Pengendalian Pemerintah terkait Beroperasionalnya Becak Motor sebagai angkutan umum sesuai dengan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 oleh Dinas Perhubungan, apa faktor faktor yang telah menghambat pengendalian pemerintah terhadap beoperasionalnya becak motor sebagai angkutan umum. **Ketiga**, tujuan dan manfaat penelitian serta memuat sistematika penulisan yang membahas pokok-pokok bahasan setiap bab dalam penulisan penelitian hukum ini.



BAB II : TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan kerangka dasar teori untuk dapat mengadakan analisa pada bab berikutnya. Pada bab ini diuraikan tinjauan tentang pengertian Becak, pengertian Becak Motor, pengertian Efektivitas, Pengertian Pengendalian, Pengertian Pemerintah serta Pengertian dan tugas Dinas Perhubungan selaku Pemerintah Daerah yang berwenang.

BAB III : METODE PENELITIAN

Di dalam bab ini diuraikan tentang bagaimana cara dari pelaksanaan penelitian, mulai dari jenis penelitian, lokasi penelitian, variabel penelitian, jenis dan sumber data, populasi dan sampel, teknik pengumpulan, teknik analisis data, dan definisi operasional

BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi gambaran umum lokasi penelitian, hasil dari penelitian, pembahasan tentang bagaimana Efektivitas pasal 5 ayat (2) huruf C Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dan kendala yang sedang dihadapi oleh Dinas Perhubungan dalam menjalankan pengendalian dan upaya apakah yang dilakukan Dinas Perhubungan dalam melakukan pengendalian terhadap terhadap beroperasionalnya Becak Motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk.

BAB V : PENUTUP

Bagian ini berisi uraian singkat atau kesimpulan akhir dari jawaban atas permasalahan dan diakhiri dengan saran-saran dari penulis.

Tabel 1.1

Tabel Orisinalitas Penelitian

Identitas Peneliti	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Keterangan
Indra Wijaya 2014	Upaya Dinas Perhubungan Terhadap Penertiban Becak Motor Di Kota Malang (Studi Peraturan Daerah Nomoor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Deengan Kendaraan Bermotor)	<p>1. Upaya-upaya apa saja yg dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terhadap penertiban becak motor dii Kota Mlg dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan Dengan Kendaraan Bermotor Umum?</p> <p>2. Kendala apa saja yang dihadapi oleh DisHub Kota Malang dalam melakukan upaya penertiban becak motor di Kota Malang dalam melaksanakan Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 5 Tahun 2011 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan</p>	Penelitian terdahulu ini fokus kepada upaya penertiban becakya sedangkan penelitian yang sekarang adalah apakah selama ini pemerintah sudah melakukan pengendalian dengan baik atau tidak, jika iya mengapa ada becak motor padahal jelas menurut undang-undang becak motor masih belum diakui pengoperasiannya

		Dengan Kendaraan Bermotor?	
Nizzul Mutok 2014	Kajian Yuridis Normatif terhadap pengemudi kendaraan becak bermotor menurut pasal 47 Junctis pasal 77 dan pasal 281 Undang Undang no 22 th 2009 LLAJ	<p>1. Bagaimana klasifikasi kendaraan becak bermotor menurut Pasal 47 UndangUndang nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ?</p> <p>2. Bagaimana penerapan dari pasal 77 jo pasal 281 Undang-Undang nomor 22 Tahun tentang LLAJ terhadap Pengendara Becak bermotor yang tidak mempunyai Surat Izin Mengemudi?</p>	<p>Penelitian terdahulu ini fokus dari segi Pidana dan dilihat dari rumusan masalahnya lebih ke klasifikasi kendaraan dan tidak adanya sim pada pengemudi becak motor</p>
Hardyan Desmawanto 2014	Eksistensi Peraturan Daerah tentang Becak Bermotor	<p>1. Bagaimanakah eksistensi Peraturan Daerah tentang Becak Bermotor yang dibentuk berdasarkan Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 sedangkan Undang-Undang tersebut sudah dicabut dan dinyatakan tidak berlaku lagi?</p> <p>2. Bagaimana bila daerah hendak membuat Peraturan Daerah tentang Becak Bermotor sedangkan</p>	<p>Penelitian terdahulu ini lebih membahas tentang bagaimana eksistensi beroperasinya becak motor</p>

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

16
 Repository
 Repository
 Repository
 Repository
 Repository

		Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tidak mengatur tentang Becak Bermotor?	
--	--	--	--

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository
 Repository
 Repository
 Repository
 Repository

Dari penjelasan tabel tersebut, maka dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan penelitian antara penelitian yang dilakukan oleh peneliti sebelumnya, dengan penelitian yang peneliti lakukan. Oleh karena itu, maka peneliti perlu untuk melaksanakan penelitian yang berjudul Efektivitas Pasal 5 ayat 2 huruf C Undang – Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap beroperasinya becak motor sebagai Angkutan Umum.

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository
 Repository
 Repository
 Repository
 Repository

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository
 Repository
 Repository
 Repository
 Repository

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya
 Repository Universitas Brawijaya

Repository
 Repository
 Repository
 Repository
 Repository



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian tentang Teori Efektivitas Hukum

Di dalam pelaksanaan penegakan hukum sangat berkaitan dengan teori Efektivitas semua itu dikarenakan teori efektivitas merupakan suatu hal sebagai suatu keberhasilan untuk tujuan pencapaian target ataupun tujuan yang telah diterapkan.

Teori efektivitas sangat mempengaruhi pelaksanaan peran, wewenang dan fungsi bagi para penegak hukum untuk menegakkan sebuah peraturan perundang undangan yang akan berlaku untuk saat ini. Hukum yang saat ini berlaku di Indonesia sangatlah banyak sekali, namun secara garis besar hukum yang berlaku dapat dikelompokkan menjadi 3 komponen, yaitu hukum yang dibuat oleh suatu lembaga yang berwenang yakni hukum tertulis atau bisa disebut perundang-undangan, hukum yang terbentuk melalui putusan pengadilan atau yurisprudensi dan juga hukum yang telah terbentuk dari kebiasaan yang telah ada dan terjadi di dalam masyarakat yang sering juga disebut dengan hukum Adat atau hukum kebiasaan.

Keberhasilan hukum bisa dilihat dari efektivitas hukum itu di dalam masyarakat, dan suatu hukum itu efektif apabila hukum tersebut telah mencapai tujuan yang dikendaki, terutama oleh pembentuk hukum serta pelaksanaan hukum yang bersangkutan.



Efektivitas berasal dari sebuah kata efek yang artinya ialah pengaruh yang akan ditimbulkan oleh sebab, akibat serta dampak. Efektif berarti berhasil, sedangkan efektivitas menurut bahasa ketepatan gunaan, hasil guna, menunjang tujuan. Sedangkan, efektivitas hukum secara tata bahasa dapat diartikan sebagai keberhasilan hukum, maka di dalam hal ini berkenaan dengan keberhasilan pelaksanaan hukum itu sendiri. Pada saat kita membicarakan suatu efektivitas hukum di dalam masyarakat itu artinya kita membicarakan daya kerja hukum itu sendiri yang mengatur atau memaksa masyarakat agar patuh terhadap aturan hukum. Efektivitas hukum dimaksud berarti mengkaji kaidah hukum yang telah memenuhi semua syarat, yaitu adalah berlaku secara yuridis, sosiologis, dan filosofis⁴

Di dalam Ensiklopedia Administrasi Efektivitas merupakan sebagai berikut :

“Efektivitas adalah suatu keadaan yang mengandung pengertian mengenai terjadinya suatu efek atau akibat yang dikehendaki, kalau seseorang melakukan suatu perbuatan dengan maksud tertentu yang memang dikehendaki. Maka orang itu dikatakan efektif kalau menimbulkan atau mempunyai maksud sebagaimana yang dikehendaki.”

⁴ Zainuddin Ali, Sosiologi Hukum, Sinar Grafika, Jakarta, 2007, hlm. 62



Teori efektivitas hukum menurut Sorjono Soekanto adalah bahwa efektif atau tidaknya suatu hukum ditentukan oleh 5 faktor, yaitu⁵

1. Faktor Hukumnya Sendiri (Undang-Undang)

Hukum mempunyai fungsi sebagai keadilan, kepastian dan kemanfaatan. dalam kenyataannya akan selalu terjadi pertentangan keadilan dengan kepastian dikarenakan bentuk keadilan adalah abstrak sedangkan bentuk kepastian adalah konkrit. Untuk dapat menegakkan hukum selain melihat sisi kepastian hukumnya juga dilihat dari sisi keadilannya.

2. Faktor Penegak Hukum,

yakni beberapa pihak yang telah membentuk ataupun menerapkan hukum. Bagian bagian dari law enforcement tersebut adalah para aparaturnegak hukum yang dapat memberikan kepastian dan keadilan dari suatu hukum⁶. dalam hal ini para aparaturnegak hukum memiliki kedudukan (status) dan peran (role) masing-masing dalam menegakkan hukum.

3. Faktor sarana dan prasarana

Sarana dan prasarana dapat diartikan sebagai faktor pendukung hukum dalam mencapai tujuannya. Ruang lingkup dari faktor pendukung tersebut adalah sarana dan prasarana fisik. Fasilitas pendukung tersebut adalah

⁵ Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan hukum (Jakarta:Kencana,2010), 375

⁶ H.Ahmad Sukardja, Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi negara dalam prepektif fikih siyasah (Jakarta: Sinar Grafika: 2012), hal. 243



manusia yang berpendidikan, dan tergabung dalam suatu organisasi yang dasarnya baik, peralatan yang telah memadai, keuangan yang mencukupi dan diatur secara baik dan teratur, dll

4. Faktor Masyarakat

Hukum dibuat dan ditegakkan oleh masyarakat itu sendiri demi kesejahteraan. Masyarakat Indonesia yang multikultural membuat penegakan hukum yang berbeda-beda pula pada satu masyarakat ke masyarakat lainnya.

Pembuatan hukum harus dipadupadankan dengan keserasian norma-norma pada tiap-tiap masyarakat. Masyarakat modern tidak bisa disamakan dengan masyarakat adat dalam hal penegakan hukum. Masyarakat modern akan lebih terbuka dan dapat menerima norma-norma hukum yang baru sedangkan masyarakat adat masih memiliki kepercayaan yang kuat akan lebih sulit diterapkan pada suatu norma yang baru. Masyarakat adat lebih memilih memegang teguh kepercayaan aturan adatnya-adatnya yang telah diterapkan oleh leluhurnya karena mereka memiliki pendapat tidak selamanya perubahan mendatangkan kebaikan.



5. Faktor Kebudayaan

Kebudayaan hukum pada hakikatnya mencakup banyak nilai-nilai yang merupakan dasar dari suatu hukum yang diberlakukan. Nilai-nilai yang terkandung dalam kebudayaan merupakan bentuk abstrak dari suatu norma yang dibuat dalam bentuk konkrit atau bentuk peraturan perundang-undangan.⁷

Sehubungan dgn persoalan terkait efektivitas hukum, identifikasi hukum tidak dengan hanya unsur paksaan eksternal akan tetapi juga dengan sebuah proses pengadilan. Ancaman paksaan juga merupakan suatu unsur yang mutlak agar sebuah kaidah bisa dikategorikan sebagai hukum, maka benar jika unsur paksaan ini pun sangat erat kaitannya dengan efektif ataupun tidaknya suatu aturan hukum. jika suatu aturan hukum tidak efektif, maka muncul satu pertanyaan yaitu apa yang akan terjadi terkait dengan ancaman paksaannya? Mungkin tidak efektif dikarenakan ancaman paksaannya sendiri kurang berat; mungkin juga karena ancaman tidak tersampaikan dengan baik dalam masyarakat⁸

Hukum dapat efektif jika faktor-faktor yang dapat mempengaruhi hukum tersebut bisa berfungsi dengan baik. efektif atau tidak suatu peraturan perundang-undangan yang telah berlaku dapat dilihat dari perilaku masyarakat itu sendiri. hukum atau peraturan perundang-undangan dapat efektif apabila warga masyarakat berperilaku sesuai dengan apa yang telah diharapkan dan dikehendaki oleh peraturan

⁷ Soerjono Soekanto, Faktor-Faktor yang mempengaruhi Penegakan hukum (Jakarta:Kencana,2010), 375

⁸ Achmad li, Menjelajahi Kajian Empiris Terhadap Hukumm(Jakarta: Yarsif Watampone, 1998), 186



perundang undangan tersebut dapat mencapai tujuan yang telah dikehendaki maka efektivitas ataupun peraturan perundang undangan tersebut telah tercapai.

Menurut **Lawrence M. Friedman** yang di dalam bukunya yang berjudul *The Legal System* , efektif atau tidaknya suatu peraturan undang-undang sangat dipengaruhi oleh 3 faktor. Ketiga faktor tersebut adalah :⁹

a) Substansi Hukum

Yang dimaksud dengan substansi hukum yaitu peraturan-peraturan atau ketentuan-ketentuan yang tersusun mengenai bagaimana instansi-instansi itu berperilaku.

b) Struktur Hukum

Struktur hukum merupakan kerangka badan atau tubuh dari institusional sistem hukum yang menjaga agar proses mengalir dalam batas-batasnya. Suatu sistem hukum adalah kesatuan dari peraturan primer dan peraturan sekunder.

⁹ Lawrence M, Friedman.1975. Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial. Terjemahan oleh M.Khozim,Bandung.NusaduaMedia.2015



c) Budaya Hukum

Budaya hukum adalah bagaimana sikap masyarakat terhadap peraturan yang dijalankan, masyarakat akan menjadi faktor pendukung apabila masyarakat secara sadar dapat mematuhi aturan yang telah diterapkan. Sebaliknya pun masyarakat dapat menjadi faktor penghambat utama.¹⁰

B. Pengendalian Pemerintahan

Sistem Pengendalian Intern merupakan suatu proses integral pada sebuah tindakan dan kegiatan yang telah dilakukan secara terus menerus oleh seorang pimpinan serta seluruh pegawai guna memberikan keyakinan yang memadai atas tercapainya suatu tujuan organisasi yang baik melalui kegiatan yang sangat efektif dan efisien, keandalan pelaporan dalam keuangan, pengamanan aset-aset dalam negara, dan ketaatan terhadap suatu peraturan tertulis perundang undangan. Sistem Pengendalian Intern sendiri melekat sepanjang kegiatan, dipengaruhi oleh satu sumber daya manusia (SDM), serta hanya memberikan keyakinan yang cukup memadai, bukanlah keyakinan mutlak, sehingga dalam proses pengembangan dan penerapannya perlu dilakukannya secara komprehensif serta harus memperhatikan seluruh aspek biaya manfaat, rasa keadilan, kepatutan, perkembangan teknologi informasi dan juga komunikasi serta mempertimbangkan ukuran, kompleksitas, serta sifat dari tugas dan fungsi Instansi Pemerintah. Di Dalam suatu Peraturan Pemerintah

¹⁰ Lawrence M, Friedman.1975. Sistem Hukum Perspektif Ilmu Sosial. Terjemahan oleh M.Khozim,Bandung.NusaduaMedia.2015



No 60 Tahun 2008 tentang Sistem Pengendalian Intern Pemerintah telah menjelaskan bahwa SPIP merupakan suatu Sistem Pengendalian Intern yang telah diselenggarakan secara menyeluruh di dalam lingkungan pemerintah pusat dan pemerintah daerah.

C. Pemerintah Daerah

Pemerintah Daerah sesuai dengan Pasal 1 ayat (3) Undang Undang No 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah adalah Kepala Daerah sebagai unsur penyelenggaraan pemerintah daerah yang memimpin pelaksanaan urusan pemerintahan yang sudah menjadi kewenangan daerah otonom¹¹. Dalam Pasal 18 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945 dikatakan bahwa pembagian daerah indonesia atas darah besar dan kecil dengan bentuk susunan pemerintahan ditetapkan oleh Undang-Undang, dengan pemerintahan Negara dan hak asal usul di dalam daerah daerah yang bersifat istimewa.

D. Peraturan Perundang-Undangan

Undang-Undang dapat dibedakan menjadi 2 pengertian yaitu undang undang di dalam arti materisl dan juga undang-undang dalam arti formals. Undang-undang sendiri di dalam arti material adalah “setiap keputusan ataupun peraturan yang dibuat oleh pemerintah atau penguasa yang berwenang yang isinya mengikat secara umum” , keputusan , ketetapan pemerintah dan penguasa berwenang yang memuat ketentuan-ketentuan umum dan juga peraturan umum yang dibuatkan oleh penguasa yang berwenang. Berdasarkan Konstitusi negara Indonesia Undang-Undang Dasar Negara

¹¹ Undang-Undang No 23 Tahun 2014



Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945), yang membuat undang-undang adalah DPR bersamaan dengan presiden sebagaimana yang telah ditentukan di Pasal 20 UUD NRI 1945. Oleh karena itu, UU dalam arti formal menurut UUD NRI 1945 ialah setiap keputusan/peraturan yang telah dibuat dan sudah disetujui bersama oleh pemerintah DPR dan Presiden.

E. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Berdasarkan Peraturan, Undang-Undang ini berlaku guna membina dan menyelenggarakan suatu aturan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, dan lancar melewati beberapa aspek ini, diantaranya:

1. kegiatan gerak serta pindahnya Kendaraan, orang, ataupun barang di Jalan;
2. kegiatan yang dalam pelaksanaannya menggunakan sarana dan prasarana serta fasilitas pendukung Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
3. kegiatan yaang berkaitan dengan suatu registrasi dan Identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, pendidikan berlalu lintas, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta penegakan hukum Lalu Liintas dan Angkutan Jalan.



F. Angkutan Umum

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau yang bisa disingkat (LLAJ) adalah satu kesatuan sistem yg terdiri dari Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan juga Angkutan Jalan, Keendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Lalu Lintas ialah gerak Kendaraan dengan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan. Sedangkan Angkutan Umum ialah perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.¹²

G. Gambaran Umum Becak Motor di Kabupaten Nganjuk

Becak merupakan suatu alat moda transportasi yang beroda tiga yang umum dan banyak ditemukan di wilayah daerah Indonesia dan juga di sebagian Asia. Kapasitas angkutan becak yaitu dua orang penumpang dan satu orang sebagai pengemudi.

Di Indonesia ada dua jenis becak yang banyak digunakan, antara lain:

1. Becak dengan pengemudi di belakang. Jenis ini biasanya ada di Jawa.
2. Becak dengan pengemudi di samping. Jenis ini biasanya ditemukan di daerah Sumatra.

¹² Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan



Untuk becak dapat dibagi lagi ke dalam dua sub-jenis, yaitu:

1. Becak kayuh – Becak yg dalam menjalankannya menggunakan sepeda sebagai kemudi.

2. Becak Motor – Becak yg dalam penggerakannya menggunakan sepeda motor

Beberapa pemerintah daerah telah menindak tegasi keberadaan becak motor, tidak terkecuali pemerintah Kabupaten Nganjuk sendiri. Pemerintah kabupaten Nganjuk mulai melakukan sosialisasi terkait dengan larangan operasional becak motor masuk ke kota. Pemerintah kabupaten nganjuk hanya mengadakan sosialisasi dengan pemasangan spanduk. Sosialisasi ini telah dilakukan dengan cara pemasangan spanduk pelarangan becak motor di sejumlah jalan protokol Kota Nganjuk seperti Jl.

Ahmad Yani. Munculnya spanduk sosialisasi larangan itu membuat pusing para pemilik becak motor, karena dapat dibidang jalan Ahmad Yani adalah urat nadi perekonomian bagi masyarakat kecamatan Nganjuk. Sepanjang jalan Ahmad Yani dipenuhi pertokoan dan pasar yang sering digunakan sebagai tempat mangkal bagi para pengemudi becak motor. Keberadaan becak motor yang mangkal di sepanjang jalan Ahmad Yani ini kemudian dianggap telah menyebabkan masalah karena mengganggu arus lalu lintas.¹³

kehadiran becak di perkotaan sangat mengganggu lalu lintas dikarenakan kecepatannya yang dapat dikatakan lamban dibandingkan dengan mobil ataupun

¹³ Diakses pada http://www.kompasiana.com/nafisbahtiar/pembatasan-daerah-operasi-becak-motor-di-kabupaten-nganjuk-kebijakan-atau-kecerobohan_585673d545afbd11095de0e8 4 April 2017 pukul 8:30



sepeda motor. Selain itu, ada orang yang menganggap bahwa becak sangat tidak nyaman dilihat karena bentuknya yang kurang layak digunakan, mungkin saja dikarenakan bentuknya yang memang kurang modern. Becak Motor, kendaraan modifikasi dibuat dengan bahan dasar becak dan motor dianggap sebagai salah satu bentuk pelanggaran terhadap peraturan UU No. 22 Tahun 2009 sebagaimana diatur didalam Pasal 277 yang berbunyi:

“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia, membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”



H. Dinas Perhubungan

Dinas Perhubungan adalah unsur pelaksana dari Pemerintah Daerah di bidang Perhubungan yg diipimpin Kepala Dinas dan berkedudukan di bawah serta bertanggung jawab terhadap Bupati melalui Sekretaris Daerah.

Tugas Pokok

Dinas Perhubungan mempunyai tugas yaitu melaksanakan urusan rumah tangga di Pemerintah Daerah serta tugas pembantuan di bidang Perhubungan.

Dinas Perhubungan dalam mengerjakan tugasnya memiliki fungsi :

1. Perumusan kebijakan teknis pelaksanaan dibidang perhubungan.
2. Pelaksanaan pembinaan operasional dibidang perhubungan.
3. Pengendalian serta pengawasan teknis dibidang perhubungan.
4. Pemberian bimbingan teknis dibidang perhubungan.
5. Pemberian ljin dan pelaksanaan pelayanan umum.
6. Pelaksanaan Rumah Tangga dan juga Tata Usaha Dinas Perhubungan¹⁴.

¹⁴ Diakses pada http://www2.nganjukkab.go.id/?page_id=415 4 April 2017 pukul 8:20



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Menurut Soerjono Soekanto seorang ahli hukum dalam metode penelitian adalah :

“Penelitian hukum adalah suatu kegiatan ilmiah, yang telah didasarkan pada metode, sistematika serta pemikiran tertentu, yang bertujuan guna mempelajari suatu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan cara menganalisisnya. Di samping itu, juga diadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap faktor hukum tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan”¹⁵

Maka dari itu Jenis penelitian ini adalah penelitian hukum empiris dengan menggunakan pendekatan Metode yuridis empiris. Metode penelitian yuridis empiris merupakan suatu penelitian untuk mengetahui hukum secara nyata dan melihat sejauh mana berlakunya hukum di kalangan masyarakat dengan melihat kenyataan yang ada dalam praktek dilapangan.

Metode yuridis yang digunakan di dalam penelitian ini ditujukan guna mengetahui bagaimana masalah yang akan diteliti dari segi hukum dan mengikatkan dengan kenyataan penerapannya dalam masyarakat yang

¹⁵ Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum (Jakarta: UI Press: 1981), hal. 43



bertujuan untuk dapat mendeskripsikan dengan kenyataan ataupun peristiwa alamiah yang terjadi. Metode penelitian yuridis digunakan untuk mengkaji permasalahan dari segi hukum, yaitu yang berhubungan dengan peraturan yang berkaitan dengan Pengendalian pemerintah terkait beroperasinya becak motor.

Empris merupakan suatu sumber pengetahuan yang diperoleh dari observasi atau percobaan langsung ke dalam lapangan.

B. Metode Pendekatan

Pendekatan penelitian yang digunakan di dalam penelitian ini adalah yuridis sosiologis¹⁶. Pendekatan yuridis-sosiologis merupakan pendekatan dengan cara melihat fenomena masyarakat yang telah diatur dalam suatu hukum. Yang dikaji dalam penelitian ini apakah hukum yang ada sudah efektif diterapkan di dalam masyarakat. Yuridis dalam hal ini adalah tugas Dinas Perhubungan yang mengatur seluruh angkutan transportasi di masyarakat. Maka dari itu Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk adalah Lembaga yang bertugas dalam menegakkan pasal 5 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Pengendalian Pemerintah terhadap beroperasinya Becak Motor sebagai Angkutan Umum. Pendekatan sosiologis digunakan karena penulis ingin melihat keefektifitasan penegakan suatu Undang-Undang. Penulis menggali informasi langsung di lapangan dan

¹⁶ Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktek*, Rienek Cipta, Jakarta, 2002, hlm.1



melakukan interaksi langsung dengan semua pihak-pihak terkait yang dapat mendukung penelitian ini. Dengan pendekatan sosiologis ini penulis dapat mendapatkan data-data dan informasi dengan cara berinteraksi langsung dengan pihak-pihak terkait tersebut.

C. Lokasi Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini, maka penelitian ini akan dilaksanakan di Dinas Perhubungan Komunikasi dan Informasi Kabupaten Nganjuk dikarenakan mempunyai tugas untuk melaksanakan pengendalian terhadap becak motor yang masih beroperasi di kawasan kabupaten Nganjuk.

D. Jenis Data dan Sumber Data

Jenis Data

Data primer : data yang didapat langsung dari responden. Data yang diperoleh langsung dari penelitian lapangan (field research) berupa hasil wawancara yang dilakukan dengan narasumber berdasarkan pengetahuan pengalaman, dan penjelasan dari pihak-pihak yang berada di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dan beberapa masyarakat Kabupaten Nganjuk serta Pemilik/Pengemudi Becak Motor di Kabupaten Nganjuk

Data sekunder : berkaitan dengan data primer, yang digunakan guna dapat membantu menganalisis data primer yang diperoleh dari lapangan. Data sekunder merupakan data yang diperoleh melalui studi kepustakaan yang



berupa Undang-Undang No 22 Th 2009 serta data yang diperoleh dari hasil mencatat atau mengutip langsung dokumen-dokumen dari objek penelitian atau dari literatur yang berkaitan dengan bahan penelitian mengenai Pengendalian. Data sekunder terdiri dari bahan hukum, perpustakaan dan artikel-artikel yang berkaitan dengan masalah yang diteliti, yaitu dokumen-dokumen, buku-buku, artikel-artikel surat kabar¹⁷.

Sumber data dalam penelitian ini adalah :

a. Data Primer

1. Wawancara dengan Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

b. Data Sekunder

1. PDIH Fakultas Hukum Universitas Brawijaya
2. Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya
3. Data dari Internet

¹⁷ Damyanti zuchdi, objektifitas, validitas, rehabilitas penelitian kualitatif (Yogyakarta: Pusat Penelitian IKIP: 1992), hal. 1



E. Populasi dan Sampel

1. Populasi adalah seluruh objek atau seluruh individu atau seluruh gejala atau seluruh kejadian atau seluruh unit yang diteliti atau populasi adalah keleseluruhan atau himpunan obyek dengan ciri yang sama¹⁸.

Populasi dalam penelitian untuk penulisan skripsi ini yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk, Masyarakat sekitar dan beberapa pemilik Becak Motor Kabupaten Nganjuk¹⁹

Dalam hal ini populasi yang dipilih oleh penulis adalah 60 Pegawai Dinas Perhubungan yang didalamnya terdapat . Kepala Dinas, Sekretaris, Sub Bagian Umum dan Kepegawaian, Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan, Bidang Angkutan Teknis Sarana dan Prasarana, Seksi Angkutan, Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor, Seksi Sarana dan Prasarana, Bidang Lalu Lintas, Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas, Seksi Keselamatan Jalan merupakan bagian yang menangani terkait Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk diambil hasil wawancaranya terkait penelitian yang sedang diteliti yakni terkait tentang Pengendalian Pemerintah terhadap Beroperasinya Becak Motor. Serta 30 pengendara Becak Motor ini merupakan sebagai sumber data untuk digunakan sebagai analisis.

¹⁸ Masri Singarimbun, Metode Survei, LP3ES, Jakarta, 1987, hlm.152

¹⁹ Bambang sunggono, metode penelitian hukum (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada: 1998), hal. 118



2. Sampel adalah himpunan bagian atau sebagian dari populasi yang di anggap dapat mewakili populasi, teknik pengambilan sampel pada penelitian ini dengan menggunakan teknik purposive sample atau sampel bertujuan. Purposive sample yaitu penarikan sampel yang dilakukan dengan mengambil subjek yang didasarkan pada tujuan tertentu. Maka diambil sampel terhadap para responden dan menetapkan beberapa sampel yaitu sampel yang dipilih berdasarkan penelitian subyektif dari penelitian, yang dapat disimpulkan bahwa peneliti yang menentukan sendiri responden yang mana dianggap mewakili populasi. Dalam penelitian ini dilakukan wawancara dari 2 sudut pandang, yaitu 10% dari pemilik serta pengendara becak motor jumlah becak motor yang terdaftar ada sekitar 200 becak motor dari populasi pemilik serta pengendara becak, serta dari Pihak Dinas Perhubungan :

1. Nur Solekhan (Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk)
2. Edy (Kepala Staff Bidang Angkutan Teknis Sarana dan Prasarana)
3. Bapak Mukhlis (Staff Bidang Angkutan Teknis Sarana dan Prasarana)
4. Djoko S (Kepala seksi Angkutan)
5. Rudy Mulyono (Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor)
6. Yanto (Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor)



7. Dedi Purnomo (Seksi Pengujian Bermotor)

8. Bambang K (Seksi Sarana dan Pra Sarana)

9. Agung Suryo (Staff Seksi Keselamatan Jalan)

10. Musnadi (Staff Seksi Keselamatan Jalan)

Daftar Sampel Pengendara Becak Motor sebagai objek penelitian

1. Bapak Djoni

2. Bapak Nadib

3. Bapak Markus

4. Bapak Suryo

5. Bapak Taseng

6. Bapak Parjib

7. Bapak Pri

8. Bapak Nanang

9. Bapak Raden

10. Bapak Kartali

11. Bapak Bardjiono

12. Bapak Agung

13. Bapak Misdi

14. Bapak Sahrul

15. Bapak Djunaedi

16. Bapak Agung

17. Bapak Misdi

18. Bapak Endang

19. Bapak Fandhi

20. Bapak Guntur



F. Teknik Pengumpulan Data

Metode yang akan digunakan dalam penulisan ini yaitu untuk mengumpulkan data yang diperlukan untuk menunjang penelitian ini antara lain:

1. Wawancara dan dokumentasi

Yaitu pengumpulan data dengan cara tanya jawab secara langsung atau lisan kepada pihak yang berwenang di bidangnya. Dalam penulisan ini melakukan wawancara dengan pihak yang berwenang dan dokumentasi yang berkaitan dengan penelitian di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

2. Studi Kepustakaan

Digunakan untuk memperoleh sumber data sekunder yang dapat berupa peraturan Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.



G. Teknik Analisis Data

Analisis data adalah proses menyusun data agar data tersebut dapat ditafsirkan²⁰

Teknik analisis data di dalam penelitian ini menggunakan penelitian

Analisa deskriptif yaitu data yang dinyatakan oleh responden secara tertulis ataupun lisan dan juga tingkah laku yang nyata, yg diteliti dan dipelajari sebagai kesatuan yang utuh.

Analisis data adalah perorganisasian dan mengumpulkan data-data kedalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukanlah tema dan dapat dirumuskannya hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data-data.

Teknik analisa data menggunakan metode deduktif adalah teknik analisa yang dilakukan dengan mengomparasikan sumber pustaka yang berkaitan dengan fokus penelitian atau kata lain metode deduktif adalah metode analisa data yg berangkat dari faktor yang bersifat umum guna ditarik kesimpulannya yang bersifat khusus. Teknik analisa data yang digunakan di dalam penelitian ini mengacu pada konsep yg diterapkan oleh Milles dan Huberman yaitu seorang interactive model yang mengklasifikasikan analisis data ke dalam tiga langkah, yaitu:

1. Reduksi data (Data Reduction)

²⁰ Dadang Kahmad, Metode Penelitian Agama, CV Pustaka Setia, Bandung, 2000, hlm.102



Reduksi data yaitu suatu proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan-catatan tertulis dari lapangan.

2. Penyajian data (Display Data)

Dalam Data ini tersusun demikian rupa sehingga dapat memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan serta pengambilan tindakan. Adapun bentuk yang lazim digunakan pada data kualitatif terdahulu adalah dalam bentuk teks naratif.

3. Penarikan kesimpulan (Verifikasi)

Di Dalam penelitian ini mengungkapkan data yang telah dikumpulkan. Dari data tersebut dapat diperoleh kesimpulan yang berupa tentatif, kabur, kaku serta meragukan, sehingga kesimpulan tersebut perlu untuk diverifikasi. Verifikasi dilakukan dengan melihat kembali reduksi data dan juga display data sehingga kesimpulan yang akan diambil tidak menyimpang.²¹

²¹ Miles, Mathew B., and Huberman, Analisis Data Kualitatif ; Buku Sumber Tentang Metode-metode Baru, (Penerjemah Tjejep Rohendi Rohidi), UI-PRESS, Jakarta, 1992, hlm.20



H. Definisi Operasional

Definisi Operasional digun akan sebagai dasar dalam pengumpulan data sehingga tidak terjadi kebingungan terhadap data yang diambil untuk menyamakan pemahaman dan cara pandang terhadap penulisan karya tulis ini, maka penulis akan memberikan penjelasan mengenai maksud dan fokus penelitian terhadap peneltian karya ilmiah ini sebagai berikut:

1. Efektivitas Hukum adalah suatu ukuran keberhasilan penerapan suatu norma hukum dalam tatanan masyarakat
2. Undang Undang adalah setiap suatu keputusan ataupun peraturan yang dibuat oleh pemerintah yang isinya dapat mengikat secara umum , keputusan atau ketetapan pemerintah ataupun penguasa yang berwenang yang berisi ketentuan ketentuan umum ataupun peraturan umum yang dibuat oleh DPR dan dengan persetujuan Presiden.
3. Pengendalian adalah suatu bagian dari manajemen sesuatu. Pengendalian dilakukan bertujuan agar apa yang telah direncanakan sebelumnya dapat dilaksanakan dengan baik sehingga dapat mencapai target ataupun tujuan yang ingin dicapai
4. Pemerintah Daerah adalah suatu penyelenggaraan terkait dengan suatu urusan di dalam pemerintahan oleh pemerintah daerah dan DPRD atas dasar asas otonomi dan juga tugas pembantuan dengan sebuah prinsip otonomi seluas-luasnya dan di dalam sistem dan



sebuah prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia sebagaimana telah dimaksud di dalam Undang-Undang Dasar Negara Republik Negara Tahun 1945.

5. Becak Motor adalah suatu alat transportasi yang digunakan oleh masyarakat dalam bentuk becak yang dijalankan oleh mesin/motor bekas

Tabel 3.1

JADWAL PELAKSANAAN PENELITIAN

No	Kegiatan	Bulan ke-					
		I	II	III	IV	V	VI
1.	Persiapan	■					
2.	Melakukan studi pustaka		■				
3.	Menyusun instrument penelitian		■				
4.	Melaksanakan penelitian lapangan			■	■		
5.	Menganalisis Data					■	
6.	Menulis Laporan Skripsi						■



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum tentang Lokasi Penelitian

1. Keadaan Geografis Kabupaten Nganjuk

Pada sub bab ini dijelaskan tentang lokasi penelitian, yaitu Kabupaten Nganjuk . Kabupaten Nganjuk merupakan sebuah kabupaten di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Ibukotanya sendiri ialah Nganjuk. Kabupaten Nganjuk ini berbatasan dengan:

- a) Kabupaten Bojonegoro di utara
- b) Kabupaten Jombang di timur
- c) Kabupaten Kediri
- d) Kabupaten Ponorogo di selatan, dan
- e) Kabupaten Madiun di barat.



Kabupaten Nganjuk itu terletak di antara 11105' sampai 112013' BT dan 7020' sampai 7059' LS. Luas Kabupaten Nganjuk adalah sekitar \pm 122.333 Km² atau 122.333 Ha yang terdiri dari atas:

- a) Tanah sawah 43.052.5 Ha
- b) Tanah kering 32.373.6 Ha
- c) Tanah hutan 47.007.0 Ha

Dengan kondisi wilayah Kabupaten Nganjuk yang terletak di dataran rendah dan juga pegunungan, Kabupaten Nganjuk sendiri memiliki kondisi dan struktur tanah yang produktif guna berbagai macam jenis tanaman, baik tanaman pangan dan juga tanaman perkebunan sehingga sangat menunjang pertumbuhan ekonominya dibidang pertanian. Kondisi dan struktur tanah yang produktif ini juga sekaligus ditunjang dengan adanya sungai Widas yang mengalir di sepanjang 69,332 km dan mengairi daerah seluas 3.236 Ha, serta sungai Brantas yang mampu untuk mengairi sawah seluas 12.705 Ha.

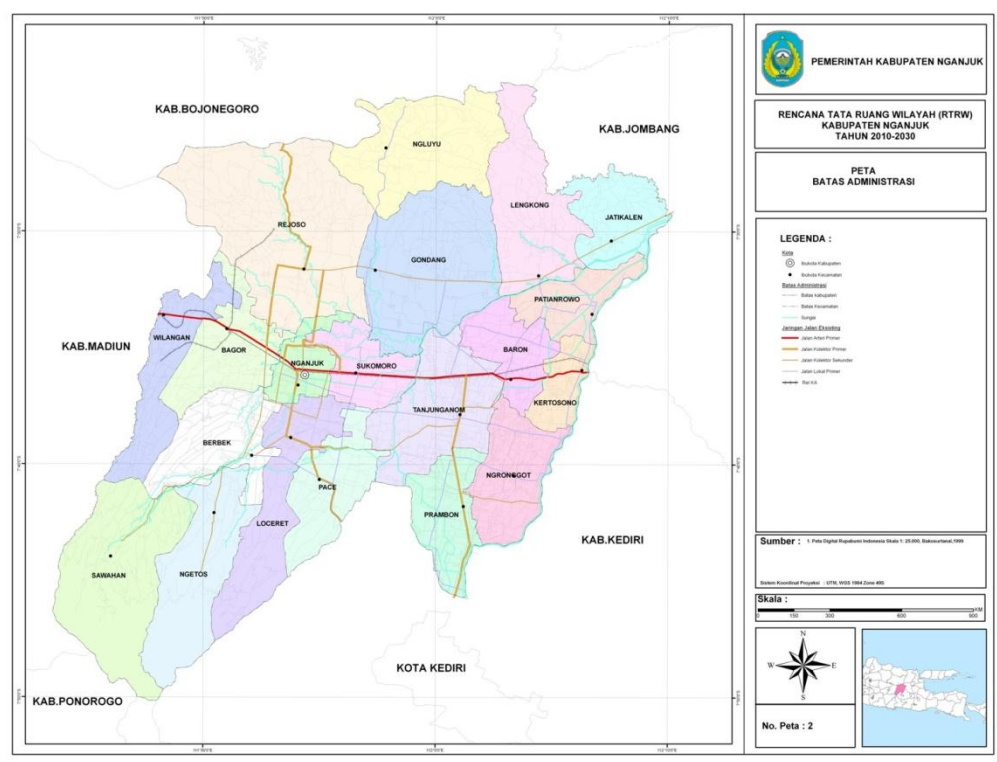
Jumlah curah hujan per-bulan selama 2002 terbesar telah terjadi pada bulan Januari yaitu 7.416mm dengan rata rata 436 mm. Sedangkan terkecil terjadi pada nbulan November dengan jumlah curah hujan 600 mm dengan rata rata 50mm. Pada bulan Juni dan sampai dengan bulan Oktober tidak terjadi hujan sama sekali.

Dahulunya kabupaten Nganjuk dinamakan dengan Anjuk Ladang yang dalam bahasa Jawa Kuna itu berarti Tanah Kemenangan. Dibangun pada tahun 859 Caka atau 937 Masehi.



Pada dalam masa penjajahan Belanda, kabupaten Nganjuk disebut sebagai Kabupaten Berbek dan Nganjuk sendiri adalah Ibukotanya. Nganjuk memiliki 20 kecamatan dan 284 desa atau kelurahan

Gambar 4.1
Peta Kabupaten Nganjuk



Sumber: Data Primer, tidak diolah, 2017



2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

a) Sejarah Dinas Perhubungan

Pada prinsipnya Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk adalah suatu Organisasi Perangkat Daerah yg mengelola seluruh Urusan Perhubungan dalam pemenuhan kebutuhan informasi serta masalah Transportasi yang menjadi konsentrasi dari seluruh urusan Perhubungan yang ada di Kabupaten Nganjuk.

Transportasi adalah salah satu kebutuhan yang sangat vital dalam rangka guna pemenuhan kebutuhan pokok, sehingga transportasi telah mutlak sangat diperlukan oleh setiap manusia dalam rangka pemenuhan suatu kebutuhan pokoknya terutama pada pemenuhan bentuk angkutan darat.

Dalam rangka guna pemenuhan kebutuhan informasi, potensi dalam bidang tranportasi angkutan yang ada di Kabupaten Nganjuk diperlukan data yang sangat lengkap, benar dan akurat dan dapat dipakai untuk salah satu bahan pengambilan suatu keputusan dalam siklus formulasi Kebijakan. Disisi lain sebagai acuan didalam pengembangan Investasi daerah baik oleh Pemerintah Daerah ataupun sektor swasta serta segenap stakeholder yang ada sangatlah memerlukan ketersediaan data yg dimaksud.

Transportasi adalah urat nadi perekonomian masyarakat, memiliki fungsi sebagai suatu penggerak, pendorong dan penunjang suatu pembangunan. Transportasi tersebut merupakan sistem yang terdiri dari



47

sarana dan prasarana yang telah didukung oleh tata laksana dan SDM membentuk suatu jaringan prasarana serta jaringan pelayanan. Banyak elemen yang telah terkait didalam sistem transportasi tidak hanya sarana serta prasarana saja, tetapi peraturan perundang-undangan sangatlah diperlukan agar pelaksanaan dapat dilakukan dengan baik dan dengan cara aman, efisien, serta nyaman seperti persyaratan kelaikan, sertifikat, SDM, geografi, demografi dll. Disisi lain sasaran Kebijakan didalam penyelenggaraan Transportasi memang harus lebih efektif serta efisien, efektif di dalam artian Kapasitas mencukupi yaitu sarana dan juga prasarana transportasi yang tersedia, juga keterpaduan antar dan Inter moda transportasi di jaringan prasarana dan jga pelayanan yg sesuai dengan peraturan yang berlaku, aman, selamat dan nyaman.

Dalam sektor transportasi di Kabupaten Nganjuk memegang peranan yang penting sebagai sebuah penggerak, pendorong, penunjang pembangunan serta pendukung mobilitas orang, barang dan juga jasa Oleh karena itu sektor transportasi perlu mendapatkan sebuah penanganan yang khusus guna pengembangan dan pembangunan baik untuk pengembangan dan juga pembangunan Kabupaten Nganjuk sendiri maupun pembangunan nasional.



Kabupaten Nganjuk itu sendiri selain sebagai pusat kegiatan Kabupaten Nganjuk adalah sebuah Daerah lintasan atau penghubung antar Kabupaten lain, maka dari itu untuk suau peningkatan di sektor transportasi perlu untuk didukung Informasi dan data agar dapat mendukung suatu kebijakan di Bidang Perhubungan khususnya di sektor transportasi umum.

Gambar 4,1

Foto Bersama



Sumber: Data Primer, Tidak diolah, 2017



3. Gambaran Personil Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

A. Kepala Dinas

B. Sekretaris

B.1. Sub Bagian Umum dan Kepegawaian

B.2. Sub Bagian Perencanaan dan Keuangan

C. Bidang Angkutan Teknis Sarana dan Prasarana

C.1. Seksi Angkutan

C.2. Seksi Pengujian Kendaraan Bermotor

C.3. Seksi Sarana dan Prasarana

D. Bidang Lalu Lintas

D.1. Seksi Manajemen Rekayasa Lalu Lintas

D.2. Seksi Keselamatan Jalan

D.3. Seksi Lalu Lintas Angkutan Sungai Danau dan Penyebrangan

E. UPT Perparkiran

F. UPT Pengelola Terminal



4. Tugas dan Fungsi Pokok Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

Tugas Pokok :

Tugas Pokok Dinas Perhubungan yaitu Melaksanakan suatu urusan pemerintahan daerah di dalam bidang Perhubungan berdasarkan dengan asas otonomi Daerah serta tugas pembantuan.

Fungsi :

- a. Perumusan kebijakan teknis serta perencanaan program kerja di bidang perhubungan;
- b. Penyelenggaraan urusan pemerintahan dan sebagai pelayanan umum di bidang perhubungan;
- c. Pembinaan dan fasilitasi di bidang perhubungan lingkup Kabupaten;
- d. Pelaksanaan tugas di bidang angkutan, teknik sarana, prasarana dan bidang lalu lintas;
- e. Pemantauan, evaluasi serta pelaporan bidang perhubungan;
- f. Pelaksanaan kesekretariatan Dinas ;
- g. Pelaksanaan tugas lain yang telah diberikan kepada Bupati sesuai dgn tugas dan juga fungsinya;



5. Bidang Penegakan Peraturan Perundang-undangan

Pelaksanaa pembinaan, pengawasan dan penyuluhan serta melakukan penyidikan dan penyelidikan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah dan peraturan lainnya.

Fungsi :

a. Penyusunan prosedur tetap proses penyidikan terhadap pelanggaran

Peraturan Daerah, Peraturan Bupati serta Keputusan Bupati;

b. Pelaksanaan koordinasi dengan Dinas dan atau Instansi terkait dalam

rangka proses penyidikan terhadap pelanggaran dan Peraturan Daerah,

Peraturan Bupati serta Keputusan Bupati;

c. Pelaksanaan koordinasi dengan Dinas dan atau Instansi terkait dalam

rangka proses penindakan terhadap pelanggaran Peraturan Daerah,

Peraturan Bupati serta Keputusan Bupati;

d. Menyusun laporan pertanggung jawabann atas pelaksanaan tugas

sesuai bidang tugasnya;

e. Melaksanakan tugas-tugas lain yang telah diberikan oleh Kepala

Satuan.



6. Gambaran Umum Becak Motor di Kabupaten Nganjuk

Becak merupakan suatu moda transportasi yang beroda tiga yang dapat dan umum ditemukan di daerah wilayah Indonesia serta di sebagian Negara Asia. Kapasitas normal becak motor adalah dua penumpang dan satu pengemudi.

Di Indonesia ada 2 jenis becak yang sering digunakan:

- a). Becak dengan pengendara di belakang. Jenis ini biasanya berada di Jawa.
- b). Becak dengan pengendara di samping. Jenis ini dapat ditemukan di Sumatera

Untuk becak jenis ini dapat dibagi lagi ke dalam 2 sub-jenis, yaitu:

- a). Becak kayuh – Becak yang dalam penggerakannya menggunakan sepeda sebagai kemudi.
- b). Becak bermotor – Becak yg menggunakan sepeda motor sebagai penggerak.

Beberapa pemerintah daerah telah menindak tegas keberadaan becak motor ini, tidak terkecuali pemerintah Kabupaten Nganjuk. Pemkab Nganjuk mulai melakukan sosialisasi larangan operasional becak motor masuk kota. Pemerintah kabupaten nganjuk hanya mengadakan sosialisasi dengan pemasangan spanduk. Sosialisasi tersebut dilakukan dengan tindakan pemasangan spanduk pelarangan becak motor yang beroperasi di sejumlah jalan protokol Kota Nganjuk seperti Jl. Ahmad Yani. Munculnya spanduk



sosialisasi terkait dengan larangan itu membuat para pengemudi becak motor tersebut pusing, karena bisa dibilang jalan Ahmad Yani adalah urat nadi perekonomian dikecamatan Nganjuk. Sepanjang jalan Ahmad Yani dipenuhi pertokoan dan pasar yang kemudian sering digunakan sebagai tempat mangkal bagi para pengemudi becak motor. Keberadaan becak motor yang mangkal di sepanjang jalan Ahmad Yani ini kemudian dianggap menyebabkan masalah karena mengganggu arus lalu lintas, masih kurang jelas eksistensinya belum ada peraturan yang mengatur terkait keberadaan becak motor itu sendiri. Becak motor di Kabupaten Nganjuk ini pun dinaungi oleh satu paguyuban becak motor , saat ini sudah ada terdapat 200 becak motor yang beroperasi di kabupaten Nganjuk.

Daftar Sampel Pengendara Becak Motor sebagai objek penelitian

- | | |
|-------------------|---------------------|
| 1. Bapak Djoni | 11. Bapak Bardjiono |
| 2. Bapak Nadib | 12. Bapak Agung |
| 3. Bapak Markus | 13. Bapak Misdi |
| 4. Bapak Suryo | 14. Bapak Sahrul |
| 5. Bapak Taseng | 15. Bapak Djunaedi |
| 6. Bapak Parjo | 16. Bapak Agung |
| 7. Bapak Pri | 17. Bapak Misdi |
| 8. Bapak Nanang | 18. Bapak Endang |
| 9. Bapak Raden | 19. Bapak Fandhi |
| 10. Bapak Kartali | 20. Bapak Guntur |



B. Efektivitas pasal 5 ayat (2) huruf C Undang - Undang No 22 Tahun 2009

Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait pengendalian yang dilakukan Pemerintah Daerah Kabupaten Nganjuk terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Nganjuk

Berdasarkan data dan informasi yang telah diperoleh serta Sesuai dengan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, kendaraan bermotor yang telah dirakit ataupun dimodifikasi dan juga tidak mendapatkan uji tipe kelayakan dari Kementerian Dinas Perhubungan di dalam hal ini kendaraan Angkutan Umum yang berbentuk becak motor dilarang untuk beroperasi di jalan Namun, pada praktik kenyataannya di beberapa wilayah Indonesia dan salah satunya Kabupaten Nganjuk ini becak motor masih bisa dijumpai dan bahkan beroperasi dengan bebas, itu tandanya bahwa pasal 5 ayat (2) Undang - Undang no 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ belum efektif karena pemerintah sendiri yaitu Kemeterian Dinas Perhubungan selaku yang berwenang mengatasi masalah ini belum melakukan pengendalian yang cukup optimal terhadap masalah Becak motor ini, Dinas Perhubungan kabupaten Nganjuk hanya mengadakan sosialisasi terhadap para pengemudi becak motor yang menurut saksi tidak semua pengemudi becak motor hadir dalam sosialisasi tersebut . Untuk becak motor itu sendiri sesungguhnya dinaungi oleh suatu paguyuban di kabupaten Nganjuk khusus untuk pengemudi becak motor²² , memang sesuai aturannya bahwa becak motor merupakan

²² Berdasarkan wawancara dengan bapak Joko selaku Humas di Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk 6 Juli 2017.



modernisasi dari becak yang dirakit menggunakan mesin/motor becak yang kebanyakan sudah tidak layak pakai dan tidak sesuai dengan uji tipe kelayakan angkutan umum, becak motor itu sendiri tidak termasuk jenis-jenis angkutan umum yang tercantum pada pasal 47 ayat (1) dan (2) Undang-Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan . maka dari itu sudah sangat jelas bahwa becak motor ini adalah suatu kendaraan yang ilegal dan belum diatur di Peraturan Undang-Undang. Memang pada dasarnya Keberadaan becak motor ini belum ada aturan yang mengatur sebelumnya, sehingga tugas dari Dinas Perhubungan pun sebagai lembaga yang berwenang kurang mengoptimalkan pengendaliannya terhadap beroperasinya becak motor tersebut.

Pada dasarnya Dinas Perhubungan dan pemerintah daerah mengaku telah menindak tegasi keberadaan becak motor ini, tidak terkecuali pemerintah Kabupaten Nganjuk. Pemerintah kabuuupaten Nganjuk mulai melakukan sosialisasi Iarangan becak motor beroperasi masuk ke dalam kota.

Sosialisasi ini dilakukan dengan pemasangan spanduk pelarangan becak motor di sejumlah jalan protokol Kota Nganjuk seperti Jl. Ahmad Yani, Keberadaan becak motor yang mangkal di sekitar jalan Ahmad Yani dianggap menyebabkan masalah karena mengganggu arus lalu lintas.



Menurut Bapak Nur Solekhan selaku Kepala Dinas di Bagian Dinas Perhubungan

“Becak motor itu memang tidak dilarang, tapi sesungguhnya juga tidak diperbolehkan, karena keberadaannya sangat melanggar peraturan yang berlaku, selain bentuk dari becak motor itu sendiri yang memang tidak layak digunakan, becak motor itu sendiripun mengganggu pengendara jalan lain”

Bahwa pada dasarnya Becak motor memang suatu angkutan umum yang illegal, belum ada aturan yang mengatur akan tetapi keberadaannya melanggar aturan yang berlaku

Menurut Bapak Edy Selaku Staff Bidang Angkutan Tekniis Sarana dan Prasarana :

“Dinas Perhubungan sesungguhnya sudah mengeluarkan suatu bentuk pengendalian terhadap becak motor, yaitu tentang keputusan terkait pembatasan beroperasinya becak motor yang tidak boleh beroperasi di sekitar Jl. A.Yani”

Bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk sebenarnya sudah mengeluarkan suatu bentuk pengendalian terhadap beroperasinya becak motor, yaitu suatu putusan terkait dengan pembatasan beroperasinya becak motor di kabupaten Nganjuk, lokasi yang dibatasi yang tidak boleh dilalui becak motor adalah di Jl. A.Yani



Menurut Bapak Muklis selaku Bidang Angkutan Teknis Sarana dan Prasarana

“Sudah dilakukannya sosialisasi terkait pembatasan beroperasinya becak motor kepada para pengemudi becak motor, serta kita juga sudah memberikan suatu bentuk larangan beroperasinya becak motor di beberapa titik di Kabupaten Nganjuk, hanya saja pengemudinya dan masyarakatnya yang bandel”

Bahwa Pemerintah dan Dinas Perhubungan sudah memberikan suatu bentuk pengendalian berupa sosialisasi terhadap pengemudi becak motor agar tidak beropersi di beberapa titik lokasi Kabupaten Nganjuk, hanya saja para pengemudi becak motor serta masyarakat lainnya masih saja tetap beroperasi

Menurut Bapak Nur Solekhan selaku Kepala Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk

“Kalo untuk Becak Motor sebetulnya memang belum ada yang mengatur, hanya saja Para Pengemudi becak Motor dikalangan Kabupaten Nganjuk ini memiliki paguyuban sendiri, jadi mereka diatur dan di kumpulkan di satu paguyuban becak motor”

Bahwa untuk angkutan umum berjenis Becak Motor di kabupaten Nganjuk membuat 1 (satu) perkumpulan berupa Paguyuban Becak Motor Kabupaten Nganjuk, mereka diatur dan dikumpulkan di suatu Paguyuban khusus pengemudi Becak Motor di Kabupaten Nganjuk.



Sosialisasi yang dilakukan pemerintah kabupaten Nganjuk pun menurut pendapat penulis masih sangatlah minim. Banyak warga bahkan pengemudi becak motor yang tidak mengetahui telah adanya peraturan ini. Sebagaimana kita tahu, sejauh ini pemerintah hanyalah memberikan sosialisasi yaitu berupa pemasangan spanduk di titik-titik tertentu kabupaten Nganjuk. Para pengemudi becak motor yang kebanyakan berpendidikan rendah pun juga tidak mengetahui kalau sebenarnya becak motor ini telah melanggar undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

pada jam-jam setelah Dinas Perhubungan beroperasi yakni pada jam setengah delapan pagi hingga jam 9 siang, banyak terlihat para pengemudi Becak Motor mulai ramai berjejeran dipinggir jalan/ trotoar sekitaran Jl.A Yani. Menurut informan pertama yang merupakan Pengunjung Alun-Alun Kabupaten Nganjuk di sekitaran Jl A. Yani terdapat banyak para pengemudi becak motor sehingga mengganggu para pengguna jalan . Berikut adalah dari informan pertama :

yang bernama Bapak Yono,
“iya mbak, memang becak motor sendiri setahu saya belum ada aturannya , cuman itu ada palang (tanda) nya mbak kalo becak motor dilarang melintasi kawasan ini, tapi mbak e lihat sendiri masih banyak bahkan hamper semua ngumpulnya di daerah sini.”



Gambar 4.2



Sumber : Data Pimer, Tidak diolah, 2017



Gambar 4.3

Rambu BEcak Mesin Dilarang Melintas

Sumber : Data Primer, Tidak diolah 2017

Dapat dilihat sendiri bahwasannya Becak Motor tetap beroperasi di daerah yang pada dasarnya sudah diberikan spanduk dilarang beroperasi (melintas) di kawasan tersebut,



Menurut informan kedua

Yang bernama Agus selaku tukang parker alun alun kabupaten Nganjuk

“itu mbak samean delok dewe wes(itu mbak bisa lihat sendiri) , wong tandane onok ndek kono mek e becak e ijek ae liwat (sudah ada spanduk dan rambu dilarang melintas tapi masih saja melintas)

Menurut informan kedua , bahwasannya sebetulnya sudah ada aturan rambu dan spanduk di daerah Jl. A.Yani yang menandakan bahwa Becak Motor dilarang untuk beroperasi di daerah sana, hanya saja pengemudi becak motornya saja yang tidak mematuhi aturannya

Informan ketiga yang bernama Bapak Pakji selaku Pengemudi Becak Motor

“La piye mbak (ya gimana mbak) langganan becak saya kebanyakan orang pasar dan ruko-ruko sana, kalo saya ga mangkal disana ya saya ga dapat pelanggan”

Menurut Informan ketiga selaku Pengemudi Becak Motor mengatakan bahwasannya mata pencaharian mereka adalah dengan mengemudikan Becak Motor, jika diadakannya peraturan seperti rambu atau spanduk dilarang melintasnya becak motor maka dikhawatirkan pengemudi becak motor tersebut tidak mendapatkan pelanggan becak



Gambar 4.3



Sumber: Data Primer, Tidak Diolah, 2017

Informan Keempat Bapak Parjo selaku Pengemudi Becak Motor

“Memang ada sosialisasi tentang becak motor mbak, tapi itu cuman sekali dan ga semua teman-teman becak motor saya dateng waktu itu. , dan setahu saya waktu itu ada pembatasan karna ada acara lomba bersih Nganjuk ada penilaian gitu mbak jadinya sementara kita dibatasi”

Menurut informan keempat selaku pengemudi becak motor Memang sebelumnya diadakannya sosialisasi oleh dinas perhubungan , akan tetapi menurut pengakuannya sosalisasi tersebut tidk menyeluruh sehingga ada beberapa pengemudi becak motor yang memang tidak mengetahui adanya peraturan tersebut. Dan untuk sosialisasi yang dilakukan Dinas perhubungan



menurut pengakuan bapak Parjo bahwasannya dilakukan sosialisasi pembatasan becak motor dilakukan karena adanya kegiatan penilaian bersih Kabupaten Nganjuk, sehingga diadakannya pembatasan di daerah protocol protocol di Kabupaten Nganjuk.

Informan Kelima yang bernama Is selaku masyarakat yang menggunakan Becak Motor

“ gimana ya mbak, saya gak punya kendaraan jadi saya pake yang ada aja, ya ini becak motor, saya pake becak motor sehari-hari buat kulakan di pasar , la mau pake apalagi mbak wong adane iki”

Menurut Informan kelima selaku pengguna angkutan Becak Motor masyarakat menggunakan becak motor dikarenakan tidak ada alternative angkutan umum lainnya , dan disisi lain masyarakat ada yang tidak memiliki kendaraan pribadi sehingga menikmati fasilitas becak motor sebagai sara angkutan umum mereka.

Informan keenam yang bernama Dedi selaku Petugas Parkir di kawasan Alun – alun Kabupaten Nganjuk.

“Biasanya ada petugas dishub dan polisi yang patrol dan di pojokan sana juga ada posko dishub mbak , tapi dibiarkan saja becak motor melintas dan mangkal di sana”



Menurut Informan keenam Dedi selaku petugas parkir dikawasan Alun-Alun Kabupaten Nganjuk mengatakan bahwa Dinas Perhubungan dan Polresta sering melakukan operasi patrol di daerah Alun – Alun serta Jl. A.Yani, akan tetapi becak motor tetap dibiarkan beroperasi di kawasan tersebut .

Informan ketujuh Bapak Djoni selaku pengemudi becak motor

“mbak saya gabisa baca, jadi saya gatau, saya juga gatau kalo sebenarnya becak motor itu dilarang sama pemerintah , saya gak ada penghasilan lain selain narik becak, jadi ya saya narik becak modalnya adanya cuman buat bikin becak”

Menurut informan ketujuh selaku pengemudi becak motor mengatakan bahwa beliau tidak dapat membaca sehingga tidak mengetahui bahwa becak motor melanggar peraturan tertulis terkait keberadaannya sebagai becak moor, disisi lain becak motor adalah sumber pendapatannya, ia tak dapat bekerja selain mengemudi pecak motor.



Gambar 4.4



Sumber : Data Primer , tidak diolah 2017

Dari semua data yang diperoleh dapat disimpulkan bahwa Pasal 5 ayat (2) Undang Undang No 22 Tahun 2009 itu dapat dikatakan tidak berjalan efektif dan belum berjalan dengan semestinya dikarenakan dapat dilihat masih banyak becak motor yang beroperasi di daerah Kabupaten Nganjuk padahal sudah jelas di Undang-Undang bahwasannya becak motor merupakan suatu alat angkutan umum yang ilegal (tidak ada aturan yang mengatur terkait dengan beroperasinya becak motor sebelumnya akan tetapi keberadaannya telah melanggar Undang-Undang yang berlaku) , dan pemerintah sendiri tidak melakukan pengendalian itu dengan baik , karena jika memang becak motor itu diperbolehkan maka seharusnya ada peraturan yang mengatur jelas terkait dengan becak motor itu sendiri , sedangkan jika memang becak motor



merupakan suatu angkutan umum yang memang tidak diperbolehkan maka seharusnya sanksi yang ada dalam pasal 277 Undang-Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Umum seharusnya dapat diberlakukan bagi seluruh pengemudi becak motor yang masih beroperasi di jalan karena memang pada dasarnya melanggar peraturan yang ada. Tidak efektifnya pasal tersebut dikarenakan pemerintah Kabupaten Nganjuk itu sendiri tidak ada upaya agar terbuatnya suatu peraturan baru terkait becak motor itu sendiri, Pemerintah hanya mengeluarkan beberapa spanduk spanduk terkait pembatasan beroperasinya becak motor tersebut.

1) Terletak pada Faktor Substansi Hukum

Dalam hal ini terkait dengan substansi hukumnya sendiri pada dasarnya belum ada aturan yang mengatur terkait dengan beroperasinya becak motor, akan tetapi menurut Undang-Undang no 22 th 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan jelas bahwa becak motor tidak termasuk dalam jenis jenis angkutan umum dikarenakan becak motor itu sendiri sudah tidak sesuai dengan syarat-syarat serta uji kelayakan pada Angkutan Umum, tapi pada praktik kenyataannya becak motor masih bisa beroperasi dengan luas di kabupaten Nganjuk. becak motor dapat beroperasi tanpa adanya sanksi yang didapatkan sesuai dengan Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Padahal jelas keberadaannya sudah tidak sesuai dengan aturan yang ada.



2) Terletak pada Faktor Penegak Hukumnya

Dalam hal ini Pemerintah kabupaten Nganjuk khususnya Dinas Perhubungan itu sendiri belum melakukan pengendalian terhadap beroperasinya becak motor dengan maksimal , karena pada dasarnya pemerintah Kabupaten Nganjuk khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk selaku yang berwenang mengatasi masalah terkait Lalu Linntas dan Angkutan Jalan hanya melakukan sosialisasi terkait dengan larangan becak motor untuk melintas di daerah jalan protokol kota Nganjuk yaitu Jl. Ahmad Yani kabupaten Nganjuk , sosialisasi hanya dilakukan dengan adanya pemasangan spanduk di daerah daerah tertentu kota Nganjuk , sosialisasi dalam bentuk pemasangan spanduk itu sendiri sangatlah minim. setelah penulis melakukan survei primer ke lokasi pemangkalan becak mereka mengatakan bahwa pada dasarnya ada beberapa dari mereka yang tidak tahu jika ada larangan seperti itu , maka dari itu peraturan yang dibuat belum menyeluruh bahkan belum maksimal menjangkau seluruh pengemudi becak motor dan masyarakat Kabupaten Nganjuk, pemerintah belum melakukan pengendalian secara optimal dan sosialisasi yang dibuat belum berjalan semestinya. Dikarenakan masih banyak becak motor yang beroperasi di kab Nganjuk.



3) Terletak pada Faktor Sarana dan Prasarana

Pemerintah Kabupaten Nganjuk sulit untuk melakukan pengendalian dikarenakan kurangnya anggaran dana yang dikeluarkan untuk melakukan sosialisasi yang lebih optimal kepada seluruh pengemudi becak motor, dan untuk becak motornya sendiri memang pada dasarnya di Kabupaten Nganjuk tidak disediakan angkutan umum yang dapat menjangkau beberapa daerah tertentu di Kabupaten Nganjuk ini. Masyarakat Kabupaten Nganjuk sendiri lebih sering menggunakan becak motor dikarenakan becak motor sendiri dapat menjangkau lokasi-lokasi terpencil di daerah Nganjuk dan memang belum disediakan angkutan Umum yang lebih layak untuk digunakan.

4) Terletak pada Faktor Masyarakatnya

Faktor Masyarakat yang memang kurang adanya kesadaran untuk membantu pemerintah kabupaten Nganjuk guna tidak mengemudikan becak motor serta agar dapat berpengaruh terhadap Efektivitas pasal 5 ayat (2) Undang-Undang no 22 thn 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum. Serta masyarakat juga merasa kurang mampu untuk menyesuaikan diri dengan peraturan dikarenakan sulit dan terbatasnya ekonomi dan juga tidak adanya keahlian di bidang lain sehingga membuat masyarakat mengemudikan becak motor serta kurangnya pemahaman masyarakat terhadap suatu peraturan



peraturan terkait dengan larangan becak motor itu sendiri . kebanyakan pengemudi becak motor di Kabupaten Nganjuk bahkan tidak mengetahui bahwa becak motor itu merupakan angkutan umum yang ilegal dan tidak diperbolehkan beroperasi karena melanggar beberapa ketentuan Undang – Undang yang telah ditetapkan.

5) Terletak pada Faktor Kebudayaan

Kebudayaan merupakan suatu perilaku yang dilakukan oleh masyarakat secara terus-menerus dan setelah itu menjadi sebuah kebiasaan yang sering dilakukan berulang-ulang. Jika kebiasaan tersebut berbenturan dengan peraturan yang telah diatur dalam Undang-Undang, maka hal tersebut dapat menjadi permasalahan yang dapat menghambat suatu peraturan agar dapat berjalan dengan semestinya dan efektif didalam masyarakat. Dalam pelaksanaan Efektivitas pasal 22 ayat (2) Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dilihat dari kebiasaan masyarakatnya yang dimana memang perlu diadakannya sosialisasi yang menyeluruh.

Sudah menjadi keseharusan bahwa masyarakat wajib mengetahui peraturan yang ada di daerahnya. Maka dengan adanya hal tersebut, seharusnya pemerintah daerah khususnya Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk memberikan sosialisasi yang lebih optimal agar masyarakat mengetahui bahwasannya becak motor dilarang beroperasi karena tidak sesuai



dengan Undang-Undang. Sosialisasi yang berupa sosialisasi persuasif untuk mendorong dan memberikan pemahaman sekaligus menuntur masyarakat khususnya masyarakat pemilik becak motor. Apabila tidak dengan adanya sosialisasi, maka masyarakat tidak akan tahu bahwa becak motor adalah angkutan umum yang tidak terdaftar dan ilegal keberadaannya.

Diperlukannya sosialisasi terhadap masyarakat ini memang sangat dibutuhkan dan akan sangat membantu Dinas Perhubungan untuk meningkatkan kesadaran masyarakat. Masyarakat akan lebih mentaati apabila mengetahui bahwa peraturan tersebut memiliki pengaruh yang sangat besar bagi Kabupaten Nganjuk serta masyarakat jauh akan lebih menaati jika dalam sosialisasi yang diadakan disertakan penerapan sanksi administrasi dan ketentuan pidana. Peraturan dibuat dengan cara mengikat serta memaksa agar peraturan tersebut dipatuhi oleh masyarakat.

Faktor penghambat dari efektivitas hukum berupa kebudayaan ini memang cukup berpengaruh. Karena masyarakat sudah terbiasa dengan apa yang ada didalam faktanya. Masyarakat selalu melihat sekitarnya untuk meniru dan melakukan hal yang sama sehingga menjadi kebiasaan sehari-hari yang itu terus menerus berulang dilakukan. Sehingga dalam faktor kebudayaan yang biasanya terlihat dalam budaya sangat sulit untuk ditemukan jalan keluar karena sikap masyarakat akan selalu sama.

Setelah adanya analisis yang dilakukan oleh penulis terkait efektivitas pasal 5 ayat (2) Undang-Undang no 22 Th 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dengan melihat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi



suatu efektivitas hukum maka dapat dilihat bahwa Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait Pengendalian Pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum masih belum dapat dikatakan efektif dan memang belum berjalan dengan semestinya. Karena kurangnya perhatian dari Pemerintah untuk memberikan sosialisasi serta peraturan terhadap masyarakat Kabupaten Nganjuk, khususnya pemilik Becak Motor serta kurang tanggapnya masyarakat akan kebijakan yang telah diatur oleh Pemerintah Daerah.

pemerintah sendiri belum ada upaya pengendalian terhadap becak motor yang jelas dilarang oleh Undang-Undang tersebut hanya ada himbauan-himbau untuk tidak mengemudikan becak di daerah-daerah tertentu. Itupun masih kurang kongkrit karena pada praktiknya masih banyak becak motor yang beredar dikawasan tersebut dikarenakan tidak ada saknsi tertulis bagi setiap pelanggarnya.

Berdasarkan data yang diperoleh sesuai dengan populasi masyarakat di Nganjuk 20% bermata penghasilan sebagai Pengemudi Becak Motor, becak motor sendiri merupakan suatu alat transportasi yang dirakit sendiri dan tidak memenuhi uji kelayakan suatu angkutan umum, padahal becak motor digunakan sebagai sarana angkutan umum. dan sudah sangat jelas menurut pasal 277 Undang-Undang No 22 Tahun 2009 bahwa:

“Setiap orang yang memasukkan Kendaraan Bermotor, kereta gandengan, dan kereta tempelan ke dalam wilayah Republik Indonesia,



membuat, merakit, atau memodifikasi Kendaraan Bermotor yang menyebabkan perubahan tipe, kereta gandengan, kereta tempelan, dan kendaraan khusus yang dioperasikan di dalam negeri yang tidak memenuhi kewajiban uji tipe sebagaimana dimaksud dalam Pasal 50 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah)”

Selain itu becak motor itu sendiri tidak sesuai dengan tes uji kelayakan sebuah angkutan umum , bahkan becak motor sendiri Jika memang dibutuhkan pemerintah harusnya membuat suatu peraturan daerah terbaru yang meliputi suatu peraturan agar becak motor tetap dapat digunakan , karena pada dasarnya masyarakat Nganjuk sendiri sangat membutuhkan becak guna alat transportasi antar daerah selain murah becak motor juga bisa menjangkau , guna dapat beroperasinya becak motor agar becak motor tetap dapat digunakan . untuk keefektivitas an pasal 5 ayat (2) Undang -Undang No 22 Tahun 2009 terkait dengan pengendalian pemerintah berdasarkan data yang diperoleh juga belum efektif karena pemerintah belum melakukan pengendalian berupa suatu aturan yang memang melarang atau memperbolehkannya suatu becak motor itu beroperasi .



C. Faktor-faktor yang menghambat pengendalian pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk

Hukum tidak akan berjalan dengan semestisnya apabila dalam pelaksanaan hukum tersebut masih ada beberapa hambatan yang menyebabkan hukum tersebut tidak berjalan efektif. Hambatan merupakan penyebab yang mengakibatkan suatu efektifitas hukum tidak berjalan dengan semestinya.

Suatu hukum atau peraturan dapat dikatakan efektif apabila telah mencapai tujuan yang sudah dikehendaki oleh para pembentuk hukum serta para pelaksana hukum, dan dalam masyarakat, warganya berperilaku serta melaksanakan sesuai apa yang sudah diterapkan dalam hukum tersebut. Hal tersebut sesuai yang dikatakan oleh seorang tokoh, Soerjono Soekamto.

Peraturan dibuat agar dapat menciptakan suatu batasan terhadap masyarakat agar segala sesuatunya tidak melebihi apa yang sudah diatur dan ditetapkan. Suatu efektivitas dapat terkendala akibat adanya beberapa hal yang memang dipengaruhi banyak hal sehingga peraturan tersebut terhambat untuk dijalankan sesuai dengan semestinya.

Efektifitas Pasal 5 ayat (2) Huruf C Undang-Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait pengendalian pemerintahan terhadap Beroperasinya Becak Motor sebagai Angkutan umum belum efektif karena adanya hambatan yang timbul dari beberapa faktor.

Faktor-faktor tersebut dibagi kedalam faktor internal dan juga faktor



eksternal. Faktor internal yang menjadi penghambat Efektifitas Pasal 5 ayat (2) Huruf C Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait pengendalian pemerintahan terhadap Beroperasinya Becak Motor sebagai Angkutan umum adalah sebagai berikut

a). Dari segi substansinya, Belum adanya aturan yang mengatur sebelumnya tentang beroperasinya becak motor itu sendiri, Belum dapat menekan sanksi ataupun keputusan peraturan , karena peraturan yang mengaturnya belum ada. sehingga Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dalam mengenakan sanksi harus sangat berhati-hati selama belum adanya aturan sebelumnya atau payung hukum yang memayungi.

b). Kurangnya cara atau teknik pembinaan yang komunikatif dan dapat menyentuh hati nurani warga masyarakat untuk menghargai hukum dan mempunyai kesadaran hukum.

Faktor eksternal yang menjadi penghambat Efektifitas Pasal 5 ayat (2) Huruf C Undang-Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait pengendalian pemerintahan terhadap Beroperasinya Becak Motor sebagai Angkutan umum adalah sebagai berikut:

a). Tidak adanya kesadaran dari pengemudi becak motor serta masyarakat Kabupaten Nganjuk atas perbuatan yang mereka lakukan dengan melanggar ketentuan peraturan yang tertulis.



b). Dari faktor masyarakat yang tidak turut berpartisipasi dalam pengendalian pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai sarana angkutan umum yang masih illegal dan tidak memenuhi syarat syarat angkutan umum tetap mengoperasikan becak motor sebagai sarana angkutan umum di kabupaten Nganjuk.

Hal itu diketahui melalui wawancara oleh peneliti pada saat dilapangan, yakni di alun-alun Kabupaten Nganjuk yang rata-rata masyarakat sekitar sana terkesan tidak peduli dan mengatakan bahwa tidak pernah mengetahui adanya pengendalian yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk terhadap becak motor yang melanggar ketentuan yang sementara ditetapkan oleh pemerintah Kabupaten Nganjuk. Padahal berdasarkan data dan informasi yang telah diperoleh dari salah satu pejabat dan petugas, Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk sering sekali melakukan pengawasan serta Pengendalian. Dari sikap masyarakat tidak ikut berpartisipasi hal ini, akibatnya Becak motor masih saja beroperasi di Kabupaten Nganjuk.

Pengetahuan masyarakat akan suatu Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan masih rendah. Hal ini diketahui pada saat peneliti melakukan penelitian dilapangan, yang rata-rata masyarakat Kabupaten Nganjuk mengatakan bahwa baru mengetahui adanya peraturan yang mengatur terkait dengan becak motor yang tiak sesuai dengan syarat syarat angkutan umum



Faktor Penghambat pengendalian pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum dikarenakan dari faktor penegak hukumnya yang memang belum mengeluarkan peraturan tertulis terkait dengan beroperasinya becak motor, Pemerintah belum melakukan pengendalian terkait dengan beroperasinya becak motor dengan mengeluarkan peraturan tertulis terkait dapat beroperasinya becak motor sebagai sarana angkutan umum, Sebelumnya upaya yang sudah dilakukan oleh Pemerintah daerah kabupaten Nganjuk yaitu dengan mengadakan sosialisasi terkait dengan larangan operasional becak motor masuk kota. Munculnya spanduk sosialisasi terkait larangan itu membuat para pengemudi becak pusing, dikarenakan dapat dibidang jalan Ahmad Yani adalah urat nadi perekonomian masyarakat kecamatan Nganjuk. Sepanjang jalan Ahmad Yani dipenuhi dengan pertokoan dan juga pasar yang sering digunakan sebagai tempat mangkal bagi para pengemudi becak motor tersebut. Keberadaan becak motor yang mangkal di sepanjang jalan Ahmad Yani ini kemudian dianggap telah menyebabkan masalah karena dapat mengganggu arus lalu lintas. Pembatasan daerah operasi becak motor ini tentu memengaruhi penghasilan para pengemudi becak motor, selain itu, masyarakat Kabupaten Nganjuk yang terbiasa menggunakan transportasi ini juga terkena dampaknya. Hal ini terkuak setelah penulis melakukan survey primer yang dilakukan pada tanggal 3 Juli 2017. Hasil survey yang dilakukan menyatakan bahwa dampak yang ditimbulkan kebijakan ini sangat beragam, namun dampak yang sangat jelas ditimbulkan dari peraturan tersebut ialah menurunnya pendapatan para pengemudi becak motor. Berkurangnya pendapatan mereka



diakibatkan karena banyak masyarakat yang sering meminta untuk diantarkan ke jalan Ahmad Yani, selain itu, banyak pemilik toko di sepanjang jalan Ahmad Yani yang juga berlangganan becak motor untuk menunjang aktivitas mereka seperti kulakan atau membeli barang-barang yang akan mereka jual kembali. Para pemilik toko di sepanjang jalan Ahmad Yani juga banyak mempercayakan transportasi ini agar mengantarkan dan menjemput anak mereka ke sekolah, dimana dengan adanya peraturan ini, para pengemudi becak motor akan kesulitan untuk menjemput mereka dari rumah. Sosialisasi yang dilakukan dalam bentuk pengendalian pemerintah kabupaten Nganjuk pun menurut pendapat penulis masih sangat minim sekali. Banyak warga dan bahkan pengemudi becak motor yang tidak mengetahui adanya peraturan terkait hal ini.

Sebagaimana yang diketahui sejauh ini pemerintah hanya memberikan sosialisasi berupa pemasangan spanduk di beberapa titik tertentu di kabupaten Nganjuk. Para pengemudi becak motor yang kebanyakan berpendidikan rendah kebanyakan juga tidak mengetahui kalau sebenarnya becak motor ini telah melanggar undang-undang tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Padahal, sudah banyak dari pengemudi becak motor ini yang tidak mempunyai keahlian di bidang lain sehingga tidak memiliki pekerjaan lain selain menjadi pengemudi becak motor atau singkatnya, para pengemudi becak motor menggantungkan hidup mereka dari hasil mengemudikan becak motor. Pemerintah kabupaten Nganjuk memang seharusnya melakukan tindakan untuk menegakkan suatu pengendalian pemerintah untuk membuat suatu peraturan yang ditetapkan oleh negara. Akan tetapi, mensejahterakan masyarakat kabupaten Nganjuk juga



merupakan kewajiban dari pemerintah Kabupaten Nganjuk . ditambah dengan faktor sarana dan prasarana karena memang pada dasarnya becak motor adalah salah satu alat transportasi atau angkutan umum yang memang banyak digunakan dan di butuhkan di kabupaten Nganjuk ini dan serta becak motor sendiri bisa menjangkau ke dalam daerah daerah yang memang ingin dituju tanpa ada rute tersendiri. serta faktor masyarakatnya sendiri yang memang membutuhkan alat transportasi umum yaitu becak motor selain memang lebih praktis dan efisien becak motor bisa menjangkau daerah yang tidak bisa di jangkau oleh angkutan umum lainnya seperti mobil angkutan umum pada umumnya.



D. Solusi yang dilakukan oleh Pemerintah Daerah terhadap beroperasinya

Becak Motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk

Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk sendiri telah melakukan upaya terkait dengan Pengendalian Beroperasinya Becak Motor di Kabupaten Nganjuk.

Berdasarkan kendala yang telah penulis sebutkan, maka upaya yang dilakukan dan dapat dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk untuk mengatasi permasalahan diatas adalah sebagai berikut:

1. Upaya Dari Faktor Peraturannya

Berdasarkan penelitian diatas sudah dijelaskan bahwa kendala dari faktor peraturannya ini adalah dikarenakan belum adanya peraturan-pelaksanaan yang mengatur terkait dengan beroperasinya becak motor sebagai

angkutan umum . Berdasarkan wawancara yang sudah dilakukan oleh peneliti kepada salah satu pejabat Dinas perhubungan Kabupaten Nganjuk, dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk ini dalam mengatasi hal itu adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk hingga saat ini masih tetap mengajukan rancangan materi Peraturan

Daerah regulasi terkait dengan aturan Becak Motor sebagai sarana Angkutan umum bagi masyarakat Kabupaten Nganjuk.



2. Upaya Dari Faktor Penegak Hukum

Berdasarkan analisis yang sudah dijelaskan diatas mengenai kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dari faktor penegak hukumnya dalam hal Kurang Efektifnya pasal 5 ayat (2) huruf c Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan Pengendalian Pemerintah terhadap beropersinya becak motor sebagai sarana Angkutan Umum kendala tersebut antara lain adalah kurangnya komunikasi antara petugas dengan masyarakat sekitar , sehingga pada saat ingin melakukan sosialisasi banyak masyarakat sekitar yang tidak tahu menahu bahwa didaerahnya pernah diadakansosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk. Dengan ini, dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk untuk mengatasi beberapa kendala yang dihadapi adalah dengan cara melakukan pengendalian dalam bentuk sosialisasi serta memberikan subsidi agar becak motor dapat beroperasi sebagai angkutan umum yang layak dalam uji tipe kelayakan angkutan umum.

3. Upaya Dari Faktor Masyarakat

Kendala dari faktor masyarakat yang dihadapi Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk secara umum adalah masyarakat yang cenderung pasif dan sikap masyarakat yang tidak ikut berpartisipasi dalam Pengendalian



terhadap beoperasinya becak motor ketentraman dan ketertiban serta belum mempunyai kesadaran dan kepatuhan hukum . Sehingga dapat disimpulkan bahwa upaya Dnas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dalam mengatasi hambatan dari faktor masyarakat adalah dengan cara melakukan pendekatan dan pembinaan yang dilakukan dengan cara mendatangi masyarakat atau badan hukum untuk diberikan pengarahan, serta diberikan juga suatu pembinaan terkait arti pentingnya kesadaran dan kepatuhan terhadap suatu peraturan Undang-Undang.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan yang telah dijelaskan, diuraikan, dan dianalisis oleh penulis pada bab sebelumnya mengenai Efektivitas Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terkait Pengendalian Pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut:

1. Efektivitas Pasal 5 ayat (2) huruf C Undang-Undang No 22 Tahun 2009

Terkait Pengendalian Pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai Angkutan umum tidak berjalan efektif, hal ini dapat diketahui dari masih belum terlaksananya pasal 5 ayat (2) huruf C tentang lalu lintas dan angkutan jalan secara keseluruhan dikarenakan pemerintah belum mengeluarkan suatu aturan baru mengenai beroperasinya becak motor sebagai bentuk pengendalian pemerintah.

2. Hambatan dalam Pengendalian Pemerintah Terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di kabupaten Nganjuk

a. Dari segi substansinya, Belum adanya aturan yang mengatur sebelumnya tentang beroperasinya becak motor itu sendiri, Belum dapat menekan sanksi ataupun keputusan peraturan, karena peraturan yang mengaturnya belum ada.



sehingga Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dalam mengenakan sanksi harus sangat berhati-hati selama belum ada payung hukum yang memayungi.

b. Kurangnya cara atau teknik pembinaan yang komunikatif serta dapat menyentuh hati nurani warga masyarakat untuk menghargai hukum dan mempunyai kesadaran hukum.

Faktor eksternal yang menjadi penghambat Efektifitas Pasal 5 ayat (2)

Huruf C Undang-Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terkait pengendalian pemerintahan terhadap Beroperasinya Becak Motor sebagai Angkutan umum ialah sebagai berikut:

a. Tidak adanya kesadaran dari pengemudi becak motor serta masyarakat Kabupaten Nganjuk atas perbuatan yang mereka lakukan dengan melanggar ketentuan peraturan yang tertulis ;

b. Dari faktor masyarakat yang tidak turut berpartisipasi dalam pengendalian pemerintah terhadap beroperasinya becak motor sebagai sarana angkutan umum yang masih illegal dan tidak memenuhi syarat syarat angkutan umum tetap mengoperasikan becak motor sebagai sarana angkutan uum di kabupaten

Nganjuk



3. Solusi Pemerintah Daerah terhadap beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum di Kabupaten Nganjuk

1. Upaya Dari Faktor Peraturannya

Berdasarkan penelitian diatas sudah dijelaskan bahwa kendala dari faktor peraturannya ini adalah dikarenakan belum adanya peraturan-pelaksanaan yang mengatur terkait dengan beroperasinya becak motor sebagai angkutan umum . Berdasarkan wawancara yg dilakukan peneliti kepada salah satu pejabat Dinas perhubungan Kabupaten Nganjuk, dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk ini dalam mengatasi hal itu adalah Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk hingga saat ini masih tetap mengajukan rancangan materi Peraturan Daerah regulasi terkait dengan aturan Becak Motor sebagai sarana Angkutan umum bagi masyarakat Kabupaten Nganjuk.

2. Upaya Dari Faktor Penegak Hukum

Berdasarkan analisis yang sudah dijelaskan diatas mengenai kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dari faktor penegak hukumnya dalam hal Kurang Efektifnya pasal 5 ayat (2) huruf c Undang Undang No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan terkait dengan Pengendalian Pemerintah terhadap beropersinya becak motor sebagai sarana Angkutan Umum kendala tersebut antara lain adalah kurangnya komunikasi antara petugas dengan masyarakat sekitar , sehingga pada saat



ingin melakukan sosialisasi banyak masyarakat sekitar yang tidak tahu menahu bahwa didaerahnya pernah diadakansosialisasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk. Dengan ini, dapat disimpulkan bahwa upaya yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk untuk mengatasi beberapa kendala yang dihadapi adalah dengan cara melakukan pengendalian dalam bentuk sosialisasi serta memberikan subsidi agar becak motor dapat beroperasi sebagai angkutan umum yang layak dalam uji tipe kelayakan angkutan umum.

3. Upaya Dari Faktor Masyarakat

Kendala dari faktor masyarakat yang dihadapi Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk secara umum adalah masyarakat yang cenderung pasif dan sikap masyarakat yang tidak ikut berpartisipasi dalam Pengendalian terhadap beoperasinya becak motor ketentruman dan ketertiban serta belum mempunyai kesadaran dan kepatuhan hukum . Sehingga dapat disimpulkan bahwa upaya Dnas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dalam mengatasi hambatan dari faktor masyarakat adalah dengan cara melakukan pendekatan dan pembinaan yang dilakukan dengan cara mendatangi masyarakat atau badan hukum untuk diberikan pengarahan, dan pembinaan serta arti pentingnya kesadaran dan kepatuhan terhadap suatu peraturan Undang-Undang.



B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas peneliti memberikan beberapa saran yang ditujukan kepada Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk dan masyarakat Kabupaten Nganjuk, yaitu :

1. Saran untuk Dinas Perhubungan Kabupaten Nganjuk diharapkan untuk segera melakukan sosialisasi terkait dilarangnya becak motor untuk beroperasi sebagai sarana angkutan umum di kabupaten Nganjuk.
2. Saran untuk Pemerintah Kabupaten Nganjuk untuk segera melakukan regulasi atau membuat rancangan peraturan terkait beroperasinya becak motor sehingga jelas keberadaannya diakui oleh hokum, serta dipebolehkan ataupun tidak sehingga tidak terjadi simpang siur di dalam masyarakat.
3. Saran untuk masyarakat Kabupaten Nganjuk lebih sadar bahwa mereka juga memiliki tanggung jawab untuk membantu meringankan tugas pemerintah daerah dalam memilih sarana angkutan umum yang memang layak untuk digunakan .
4. Diharapkan adanya informasi dan komunikasi yang baik diantara masyarakat dan pemerintah daerah, Sehingga diharapkan setiap menegakan peraturan akan berjalan dengan baik ketika ada komunikasi yang baik antara petugas masyarakat dan juga terciptanya partisipasi masyarakat yang baik. Diharapkan masyarakat kabupaten Nganjuk menyadari akan ikut berpartisipasi agar Pasal 5 Ayat (2) Huruf C Undang-Undang No 22 Tahun 2009 dapat berjalan efektif .



DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Abdul Kalir Muhammad.2004. *Hukum dan Penelitian Hukum*.Cita Aditya : Bandung

Burhan Ashshofia.2010.*Metode Penelitian Hukum*.Rineka Cipta:Jakarta

Bambang sunggono.1998. *metode penelitian hukum*.Jakarta: PT Raja Grafindo

Persada

Damyanti Zuchdi.1992. *Objetvitas, Validiras, Rehabilitas. Penelitian*

Kualitatif.Yogyakarta: Pusat Penelitian IKIP

H.Ahmad Sukardja.2012.*Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara dalam prespektif Fikih siyazah*.Jakarta:Sinar Grafika

Lawrence M,Friedman.1975.*Sistem Hukum Prespektif Ilmu Sosial*.Terjemahan oleh

M.Khozim.Bandung.Nusa Dua Media.2015

Muhammad Bakri.2011,*Pengantar Ilmu Hukum*.Malang UB Malang

Soejono Soekanto.1981.*Pengantar Penelitian Hukum*.Jakarta:UI Press

Soerjono Soekanto.2010.*Faktor-Faktor yang mempengaruhi penegakan*

humum.Jakarta:kencana

Syukur,Abdullah.1987.*Kumpulan Makalah Studi Implementasi Latar Belakang konsep pendekatan dalam pembangunan*.Ujung Pandng:Persadi

**Undang-Undang :**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Republik Indonesia No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkuan Jalan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 23 Tahun 2014 tentang pemerintah Daerah

Peraturan Daerah :

Peraturan Daerah Kabupaten Dairi No 16 Tahun 2000 tentang Usaha Angkutan Umum

Peraturan Daerah kota Tebing Tinggi No 3 Tahun 2007 tentang Retribusi Ijin mendirikan Perusahaan dan Operasi Becak Motor

Interneter :

<http://www.dirikab.go.id/skpd/11/dinas> prthubungan komunikasi dan informatika.html

Sukardja, Ahmad. 2012. Hukum Tata Negara dan Hukum Administrasi Negara dalam : 1998), hal. 118

Soerjono Soekanto, Pengantar Penelitian Hukum (Jakarta: UI Press: 1981), hal. 43