Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi

(Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)

SKRIPSI

Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-Syarat

Untuk Memperoleh Gelar Kesarjanaan

Dalam Ilmu Hukum

Oleh:

Agant Agdani

NIM. 0910110107

KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN

UNIVERSITAS BRAWIJAYA

FAKULTAS HUKUM

MALANG

2013

LEMBAR PERSETUJUAN

Judul Skripsi :

Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (C) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)".

Identitas Penulis :

a. Nama : Agant Agdani
b. NIM : 0910110107

Konsentrasi : Hukum Administrasi Negara

Jangka waktu penelitian : 6 bulan

Disetujui pada tanggal : Januari 2012

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
Prof. Dr. Sudarsono, SH, M.S	Lutfi Efendi SH.,M.Hum
NIP. 19510825 197903 1 004	NIP. 19600810 198601 1 002

Mengetahui,
Ketua Bagian
Hukum Administrasi Negara

Lutfi Efendi SH.,M.Hum
NIP. 19600810 198601 1 002

LEMBAR PENGESAHAN

Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)

Oleh :
Agant Agdani
0910110107

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal : Februari 2013

Pembimbing Utama	Pembimbing Pendamping
Prof. Dr. Sudarsono, S.H, M.S	Lutfi Efendi S.H.,M.Hum
NIP. 19510825 197903 1 004	NIP. 19600810 198601 1 002
Ketua Majelis	Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara
Prof. Dr. Sudarsono, S.H, M.S	Lutfi Efendi S.H.,M.Hum
NIP. 19510825 197903 1 004	NIP. 19600810 198601 1 002

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum

Dr. Sihabudin, S.H., M.H.
NIP. 19591216 198503 1 001

KATA PENGANTAR

Assalamua'alaikum wr. wb.

Alhamdulillah, Puji syukur bagi ALLAH yang telah memberi rahmat serta karunia-Nya kepada penulis sehingga atas segala kehendak-Nya, penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang).**

Penyusunan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang.

Segenap rasa terima kasih penulis haturkan kepada semua pihak yang telah banyak memberikan bantuan moril maupun materil, dukungan, semangat serta doa selama proses penyelesaian skripsi ini, khususnya pada :

1. Bpk Dr. Sihabudin, S.H., M.H. selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang,
2. Bpk. Lutfi Efendi S.H.,M.Hum selaku Ketua Bagian Hukum Administrasi Negara Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang,
3. Bpk. Prof. Dr. Sudarsono S.H., M.S selaku Dosen Pembimbing Utama beserta keluarga yang telah banyak meluangkan waktu, memberi saran, ide, pengarahan serta semangat yang begitu besar kepada penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini,

4. Bpk. Lutfi Efendi S.H.,M.Hum selaku Dosen Pembimbing Pendamping atas segala saran, ide serta yang telah banyak meluangkan waktu dan tenaga untuk memberikan pengarahan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini,
5. Segenap dosen Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan kepada penulis selama menjadi mahasiswa Fakultas Hukum,
6. Seluruh staff Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang yang telah membantu kelancaran studi penulis.
7. Bpk. Drs. H. M. Yusuf, M.Pd selaku kepala Dinas Perhubungan Kota Malang atas kesempatan yang diberikan kepada penulis,
8. Bpk. Drs. Imam Effendy M.M selaku Kasi Angkutan Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang yang telah memberikan data dan informasi kepada penulis sehingga terselesaikannya skripsi ini,
9. Papa, Mama serta Adik-ku tersayang yang selalu memberi dukungan moril maupun materiil, kasih sayang, doa, cinta dan pengorbanan tulus tiada henti-hentinya kepada penulis sehingga penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
10. Yang tercinta, Kaffi Wanatul Ma'wa yang telah memberikan semangat, motivasi dan selalu menemani dalam kesulitan
11. Teman-teman Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, terutama Yugo, Astrid, Limbong, Agra, Ridho, Munir, Ferry, Arga dan Agit dll.

Kebersamaan dan keceriaan bersama kalian memberikan pengalaman terindah.

12. Teman-teman D'HANS dan senior-senior D'HANS, Aryo, Mbak Brew, Chyntia, Mas Putra, Dulur Richy, dll yang telah turut membantu dan memotivasi dalam penulisan skripsi ini.
13. Teman-teman AHEE. Fafa, Teluk, Candra, Grenk, Pepy, Sita, Bagong yang turut membantu dalam penulisan skripsi ini dan memberi motivasi penulis.
14. Serta pihak-pihak yang belum disebutkan yang membantu penulis dalam penyusunan skripsi ini

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Sehingga kritik dan masukan selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini.

Akhrinya mohon maaf penulis haturkan apabila dalam pembuatan skripsi ini penulis melakukan kesalahan baik sengaja atau tidak. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi semua pihak, semoga ALLAH SWT meridhoi dan dicatat sebagai ibadah disisi-Nya, amin.

Malang, Februari 2013

Penulis

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN i

LEMBAR PENGESAHAN ii

KATA PENGANTAR iii

DAFTAR ISI vi

DAFTAR TABEL viii

DAFTAR BAGAN ix

DAFTAR GAMBAR x

ABTRAKSI xi

BAB 1. PENDAHULUAN

A. Latar Belakang 1
B. Rumusan Masalah 9
C. Tujuan Penelitian..... 9
D. Manfaat Penelitian 10
E. Sistematika Penulisan..... 12

BAB II. KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Efektifitas Hukum 14
B. Kajian Umum Tata Ruang 25
C. Kajian Umum Pengalihfungsian 31
D. Kajian Umum Terminal..... 32

BAB III. METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian 33

B. Metode Pendekatan 33
C. Lokasi Penelitian 35
D. Jenis dan Sumber data..... 36
E. Teknik Pengumpulan Data 38
F. Populasi Dan Sampel 40
G. Teknik Analisis Data 41
H. Definisi Operasional 41

BAB IV. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian 44
B. Efektifitas Pasal 14 ayat 3 C terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi 52
C. Hambatan dalam Pelaksanaan Efektifitas Pasal 14 ayat 3 (C) Peraturan Daerah Kota Malang nomor 4 tahun 2011..... 65
D. Solusi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menangani kendala efektifitas pasal pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 tahun 2011..... 70

BAB V. PENUTUP

A. Kesimpulan 73
B. Saran 76

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR TABEL

Tabel 1. Pendapat Warga dan sopir Angkutan/Bus …… 68

DAFTAR BAGAN

Bagan 1. Perilaku Hukum Menurut Teori Friedmen 17

Bagan 2. Susunan Organisasi Dinas Perhubungan 51

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. Kondisi Sekitar Pasar Gadang 64

Gambar 2. Suasana Terminal Hamid Rusdi Kota Malang 64

ABSTRAKSI

AGANT AGDANI, Hukum Adminitrasi Negara, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Februari 2013, Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang), Prof.Dr.Sudarsono SH.MS., Lutfi Effendi SH,M.Hum.

Dalam penulisan skripsi ini penulis membahas mengenai masalah Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi. Hal ini dilatar belakangi pertumbuhan penduduk di kota Malang yang begitu cepat sehingga menuntut pemerintah untuk mampu memenuhi berbagai sarana dan pemenuhan hidup rakyatnya. Begitu pula dengan sarana transportasi yang ada di kota Malang, pemerintah kota Malang dalam upayanya untuk memenuhi sarana dan prasarana transportasi yang ada di kota Malang dilakukan dengan salah satu cara yaitu mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi sesuai dengan yang ada dalam pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011. Dari latar belakang tersebut penulis ingin mengetahui bagaimana penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi tersebut di masyarakat apakah sudah berjalan sesuai dan efektif atau tidak, serta hambatan-hambatan yang ada dalam penerapan peraturan tersebut sehingga mampu menganalisis solusi yang akan dilakukan dalam menangani hambatan tersebut. Dalam upaya mengetahui efektifitas pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang beserta hambatan penerapannya dan solusi yang dilakukan maka metode penelitian yang dipakai adalah yuridis sosiologis. faktor hukum sebagai alat pengendalian sosial dan bertujuan memberikan keadilan yang ada dalam kehidupan sosial masyarakat, yang kedua adalah faktor upaya yang dilakukan dan keterbukaan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upayanya untuk mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi yang kemudian dikaitkan dengan peraturan perundangan yang berlaku. Kemudian, seluruh data yang ada di analisa secara deskriptif kualitatif. Berdasarkan hasil penelitian, penulis memperoleh jawaban atas permasalahn yang ada, bahwa pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 belum berjalan dengan efektif. Hal ini dikarenakan beberapa faktor antara lain ketidakinginan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus untuk dipindah menuju terminal Hamid Rusdi dan masih banyak faktor lainnya. Menyikapi fakta-fakta dan temuan-temuan di lapangan, maka perlu kiranya Dinas Perhubungan Kota Malang serta Pemerintah Kota Malang untuk mengatasi permasalahan tersebut sehingga pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 dapat berjalan dengan baik dan dipatuhi oleh seluruh warga masyarakat.

ABSTRACT

AGANT AGDANI, Administrative law, Law School Brawijaya University, February 2013, The Effectiveness of Article 14 Paragraph 3 (c) Malang Regional Regulation No. 4 Year 2011 About Spatial Plan Malang Year 2010-2030 Against Over The Function Terminal Gadang to Terminal Hamid Rusdi (Studies in the Department of Transportation Malang), Prof.Dr.Sudarsono SH.MS., Lutfi Effendi SH, M. Hum.

In writing this paper the author discusses the issue Effectiveness Article 14 Paragraph 3 (c) Malang Regional Regulation No. 4 Year 2011 About Spatial Plan Malang Year 2010 to 2030 Against Over The Function Terminal Gadang to Terminal Hamid Rusdi. It is in the background of the background population growth in the city of Malang is so fast that requires the government to be able to meet a variety of facilities and fulfillment of life of its people. Similarly, the means of transportation in the city of Malang, Malang city government in its efforts to meet the transport infrastructure in the city of Malang done by either over the function terminal Gadang Tower to the terminal Hamid Rusdi as it is in Article 14 paragraph 3 (c) Malang Regional Regulation No. 4 of 2011. From the background of the writer wanted to know how the application of Article 14, paragraph 3 (c) Malang Regional Regulation on over the function terminal Gadang Tower towards the terminal Hamid Rusdi is already running at the appropriate and effective or not, and the obstacles that exist in the application of these rules so as to analyze the solutions that will be made in dealing with these obstacles. In an effort to determine the effectiveness of Article 14, paragraph 3 (c) of Regulation Malang District and its implementation barriers and solutions that do the research method used is the juridical sociological. legal factors as a means of social control and aims to deliver justice in the social life, the second is the effort made and the factor openness Malang City Department of Transportation in an effort to over the function terminal Gadang Tower to the terminal Hamid Rusdi which is then associated with the applicable legislation. Then, all data were analyzed by descriptive qualitative. Based on the results of the study, the authors obtained answers permasalahn available, that article 14, paragraph 3 (c) of Regulation Malang District No. 4 of 2011 has not been effective. This is due to several factors such as the unwillingness of the driver / driver buses for city transport and moved toward the terminal Hamid Rusdi and many other factors. Dealing with the facts and findings in the field, is essential to the Department of Transportation and the City of Malang Malang to overcome these problems so that Article 14, paragraph 3 (c) of Regulation Malang District No. 4 of 2011 can run well and adhered to by all citizens.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Pertumbuhan penduduk di suatu negara menuntut pemerintah untuk mampu menyediakan berbagai sarana dan pemenuhan hidup rakyatnya. Kewajiban pemerintah untuk memenuhi kebutuhan masyarakat tersebut, terutama negara menganut yang paham *welfare state*, sebagaimana halnya Indonesia. Negara dituntut untuk berperan lebih jauh dan melakukan campur tangan terhadap aspek-aspek pemenuhan kebutuhan masyarakat dalam rangka mewujudkan kesehjateraan rakyatnya. Dengan adanya suatu kewajiban tersebut, maka pemerintah memiliki suatu pekerjaan rumah yaitu bagaimana dapat mengatur dan mengelola penggunaan dan pemanfaatan sumber daya alam, baik itu darat, laut maupun udara yang tersedia, dengan selalu memperhatikan aspirasi, kebutuhan dan tuntutan masyarakat yang berbeda-beda, sehingga akan tercapainya suatu tujuan negara yaitu mensejahterakan masyarakatnya.

Perkembangan dan pertumbuhan kota pada dasarnya merupakan perwujudan tuntutan kebutuhan ruang yang diakibatkan oleh perkembangan dan pertumbuhan penduduk serta kegiatan fungsionalnya dan interaksi antar kegiatan tersebut. Pertumbuhan dan perkembangan kota dapat berjalan dengan sendirinya tetapi pada suatu saat dapat menimbulkan masalah yang sulit untuk diatasi yang bersifat keruangan, struktural dan fungsional. Melihat

kenyataan tersebut, sebaiknya sejak dini bila ada gejala pertumbuhan dan perkembangan kota, maka perlu sekali diarahkan melalui perencanaan untuk mencapai keserasian dan keseimbangan dalam pemanfaatan potensi yang ada se-efisien dan se-efektif mungkin, agar tercipta hubungan yang serasi dan harmonis antara manusia dan lingkungannya.

Pertumbuhan dan perkembangan suatu wilayah dilatarbelakangi oleh berbagai aspek kehidupan seperti perkembangan penduduk, kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi, dinamika kegiatan ekonomi, perkembangan/perluasan jaringan komunikasi - transportasi dan sebagainya. Faktor-faktor tersebut akan membawa perubahan terhadap bentuk keruangan di wilayah yang bersangkutan, baik secara fisik maupun non fisik, sebagai wadah kegiatan manusia di dalamnya. Perubahan tersebut apabila tidak ditata dengan baik akan mengakibatkan perkembangan yang tidak terarah dan penurunan kualitas pemanfaatan ruang.[1]

Secara alamiah, gejala perubahan iklim global telah memberi dampak pada berbagai aspek kehidupan di berbagai tempat, termasuk Kota Malang. Di dalam perkembangannya, kegiatan pembangunan di Malang dihadapkan pada berbagai masalah, baik masalah fisik spasial, sosial, ekonomi maupun lingkungan. Permasalahan tersebut antara lain adalah belum optimalnya sarana prasarana wilayah dalam mendukung kegiatan yang ada, baik yang disebabkan oleh faktor keterbatasan kemampuan anggaran maupun

[1] Ridwan, Juniarso & Sudrajat, Sodik, Achmad, 2008, *Hukum Tata Ruang*, Nuansa, Bandung, hlm 23

pertumbuhan alami. Kondisi ini berimplikasi terhadap semakin meningkatnya penyediaan fasilitas dan sarana prasarana wilayah di Kota Malang. Disamping itu perkembangan penggunaan lahan dan persebaran sarana prasarana wilayah yang cepat menuntut pengaturan yang optimal dengan menyesuaikan antara demand dan suply dalam pemanfaatan ruang. Untuk itulah diperlukan suatu arahan alokasi ruang yang tertuang dalam Rencana Tata Ruang Wilayah Kota.

Faktor-faktor eksternal adalah adanya perubahan dan penyempurnaan peraturan atau rujukan sistem penataan ruang, adanya perubahan kebijaksanaan pemanfaatan ruang dan sektoral dari tingkat Provinsi maupun kabupaten yang berdampak pada pengalokasian kegiatan pembangunan yang memerlukan ruang berskala besar, adanya ratifikasi kebijaksanaan global yang mengubah paradigma sistem pembangunan dan pemerintahan serta paradigma perencanaan tata ruang, adanya perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang cepat dan seringkali radikal dalam hal pemanfaatan sumber daya alam meminimalkan kerusakan lingkungan serta adanya bencana alam yang cukup besar sehingga mengubah struktur dan pola pemanfaatan ruang, dan memerlukan relokasi kegiatan budidaya maupun lindung yang ada demi pembangunan pasca bencana.

Peninjauan kembali RTRW Kota Malang telah mendesak untuk dilakukan, karena adanya perubahan perundangan yang ada di tingkat atas, mulai dari Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang dan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 2 Tahun 2006 tetang RTRW Provinsi Jawa Timur telah melahirkan kebijakan pemanfaatan ruang

wilayah Provinsi Jawa Timur yang baru, selain itu dengan kondisi Kota Malang yang setiap tahunnya kedatangan para mahasiswa baru yang ingin melanjutkan pendidikan di Kota Malang sehingga dibutuhkan sarana dan prasarana penunjang transportasi yang memadai. Akibat adanya perubahan perundangan pada tingkat atas mengakibatkan terjadinya perubahan pada sistem kegiatan, struktur ruang, sistem kewilayahan dan sistem prasarana wilayah di wilayah Provinsi Jawa Timur.

Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang menjadi hal yang perlu untuk segera dilaksanakan, didorong oleh adanya perubahan yang signifikan berdasarkan Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, Peraturan daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 2 Tahun 2006 tentang RTRW Provinsi Jawa Timur maupun perkembangan yang ada di Kota Malang sendiri. Selanjutnya dengan ditetapkannya Undang-Undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang tersebut, Pemerintah Provinsi, Pemerintah Kota dan Pemerintah Kabupaten seluruh Indonesia harus melakukan penyesuaian. Tenggat waktu yang ditetapkan untuk proses penyesuaian produk-produk rencana tata ruang adalah 3 (tiga) tahun.

RTRW akan menjadi alat penyusunan program dan pengendalian pemanfaatan ruang serta menjadi perangkat untuk meningkatkan partisipasi masyarakat dalam pembangunan berwawasan tata ruang. RTRW Kota ini dapat menjadi pedoman bagi perencanaan yang lebih rinci yakni penyusunan Rencana Detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan, Rencana Detail Tata Ruang

Kawasan Perdesaan, dan Rencana Kawasan Strategis Kabupaten. Rencana - rencana ini merupakan perangkat operasional dari RTRW Kota Malang.

Dengan adanya perencanaan yang lebih rinci terhadap RTRW, pemerintah kota Malang dalam hal ini perlu bergegas untuk segera menyusun rencana detail Tata Ruang Kawasan Perkotaan, terutama pada sektor perencanaan sarana dan prasarana transportasi darat yang ada di kota Malang contohnya terminal. Hal ini di karenakan sektor transportasi darat yang khususnya dalam hal ini adalah terminal merupakan suatu sarana transportasi yang sangat penting dan dibutuhkan oleh masyarakat Malang dan masyarakat luar Malang sebagai suatu tempat pelayanan jasa transportasi darat. Selain itu, dengan banyaknya terminal yang ada di kota Malang ini yang terdiri dari terminal Arjosari melayani rute ke seluruh jurusan kota-kota utama di pulau Jawa, Bali, NTB dan Sumatera baik kelas ekonomi maupun eksekutif. Terminal Gadang melayani rute Malang - Lumajang, Malang – Blitar – Tulungagung - Trenggalek. Namun, saat ini keberadaan terminal Gadang telah digantikan oleh terminal Hamid Rusdi yang terletak kurang lebih 2 KM di sebelah timur terminal Gadang. Sedangkan terminal Landungsari melayani rute Malang - Kediri, Malang - Jombang dan Malang - Tuban.

Adapun 2 sub terminal lainnya adalah Sub-terminal Madyopuro di bagian timur Kota Malang, tepatnya di daerah Madyopuro (dekat Sawojajar) dan Sub-terminal Mulyorejo yang terlatak di sebelah barat daya kota Malang, tepatnya di daerah Mulyorejo Kecamatan Sukun.

Kelima terminal ini terhubung dengan berbagai angkutan kota (biasa disebut angkot). Sebagai contoh, Arjosari-Gadang (AG), Gadang-Landungsari (GL), Arjosari-Landungsari (AL), dan lain sebagainya termasuk juga dengan angkot yang menuju sub-terminal. Terdapat sekitar 20 trayek angkot di Kota Malang dan 80% wilayah Kota Malang dilalui oleh ke-20 angkot tersebut.[2]

Dengan adanya kelima terminal ini, dimungkinkan sarana transportasi yang ada di kota Malang ini dapat terpenuhi ke segala tujuan baik dalam kota maupun keluar kota. Adanya kelima terminal ini tidak hanya memberikan dampak positif bagi transportasi di kota Malang, melainkan juga menimbulkan dampak negatif bagi transportasi yang ada di kota Malang ini salah satunya kemacetan yang terjadi di setiap sub terminal yang ada di kota Malang ini. Oleh karena itu, untuk menanggulangi dampak negatif tersebut pemerintah kota Malang dalam hal ini melakukan proses penataan ulang terhadap terminal yang ada di kota Malang. Salah satunya adalah membina terminal-terminal agar dapat berjalan dengan baik dan memberikan manfaat bagi masyarakat.

Tata ruang merupakan salah satu aspek pembinaan terminal yang memiliki pengaruh dan peranan yang sangat besar dalam memperlancar layanan maupun pelaksanaan fungsi terminal itu sendiri. Tata ruang yang baik membuat para pengunjung merasa aman, nyaman dan puas ketika menggunakan fasilitas dan melaksanakan fungsi yang ada di terminal dan

[2] http://wisatamalangtransport.blogdetik.com/2012/07/27/pemerintah-kota-malang-kota-malang-profil-kota-malang/ (diakses pada 10 September 2012)

diharapkan dapat meningkatkan minat pengguna untuk menggunakan dan memanfaatkan layanan terminal. Untuk itu terminal perlu diperhatikan dan dikelola dengan baik oleh pemerintah khususnya dalam hal ini pemerintah Kota Malang.

Kepuasan pengguna diartikan sebagai sesuatu keadaan dalam diri seseorang atau sekelompok orang yang telah berhasil mendapatkan sesuatu yang dibutuhkan dan diinginkan. Kepuasan pengguna terminal dapat terpenuhi melalui penyediaan jasa layanan dan ketersediaan informasi yang sesuai dengan kebutuhan pengguna, suasana terminal aman, nyaman dan teratur serta berjalannya fungsi terminal dengan baik sebagai sarana transportasi. Oleh karena itu terminal sebagai penyedia jasa layanan transportasi bagi masyarakat umum perlu kita ketahui telah sejauh mana terminal yang bersangkutan menyediakan pelayanan jasa kepada penggunanya karena kepuasaan pengguna dapat menjadi tolok ukur keberhasilan dari kegiatan yang terdapat pada terminal.

Salah satu upaya yang dilakukan pemerintah kota Malang dalam upayanya untuk memberikan pelayanan jasa transportasi yang nyaman dan sesuai dengan keinginan masyarakat diwujudkan dengan menata kembali terminal yang ada di kota Malang ini, salah satu contohnya adalah memindahkan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi sebagai bentuk upaya pemerintah menanggulangi kemacetan yang ada di sekitar terminal Gadang. Upaya pemindahan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi

yang dilakukan pemerintah kota Malang termuat dalam pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 yang berbunyi "Mengalihfungsikan Terminal Gadang menuju ke Terminal Hamid Rusdi".

Pada dasarnya upaya pemerintah Kota Malang untuk memindahkan atau mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi merupakan sebuah solusi untuk memecah kemacetan yang ada di daerah terminal Gadang dan pasar Gadang. Namun dalam kenyataan di lapangan para sopir angkutan umum tidak menggunakan terminal Hamid Rusdi sesuai dengan fungsi dan tujuannya, para sopir angkutan lebih memilih tetap menempati terminal Gadang sebagai sarana untuk menaikan dan menurunkan penumpang daripada di terminal Hamid Rusdi. Sehingga pemerintah perlu mengetahui apa hambatan yang terjadi dalam upaya mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi serta langkah dan solusi apa yang harus dilakukan pemerintah kota Malang khususnya Dinas Perhubungan Kota Malang untuk menanggulangi hambatan tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut, maka penulis mengambil judul tentang **"Efektifitas Pasal 14 Ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi (Studi di Dinas Perhubungan Kota Malang)".**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana efektifitas pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 Terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi?
2. Apa hambatan atau kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam pelaksanaan efektifitas pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 serta solusi apa yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menangani hambatan penerapan pasal pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan analisis rumusan masalah yang telah diuraikan sebelumnya maka tujuan dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis efektifitas fungsi pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi apakah sudah sesuai dengan atau tidak.
2. Untuk mengetahui dan menganalisis hambatan atau kendala yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam pelaksanaan efektifitas

pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 sehingga dapat menemukan solusi yang tepat untuk menangani kendala tersebut.

D. Manfaat Penilitian

Adapun hasil penelitian ini, diharapkan dapat memberi manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis

   Hasil dari penelitian ini dapat memberikan sumbangan pemikiran tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang terutama terhadap perkembangan Hukum Administrasi Negara.

2. Manfaat Praktis

   a. Bagi Mahasiswa

      1) Hasil dari penelitian ini dapat menambah pengetahuan dan wawasan bagi mahasiswa mengenai langkah-langkah yang diambil oleh Pemerintah Kota Malang khususnya Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menerapkan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011.

   b. Bagi Dinas Perhubungan

      1) Hasil dari penelitian ini dapat dijadikan masukan bagi Dinas Perhubungan Kota Malang untuk lebih efektif lagi dalam

mengalihfungsikan terminal - terminal yang ada di Kota Malang agar dapat berjalan dengan lancar.

2) Hasil dari penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam melakukan kebijakan dengan memberikan kesempatan masyarakat pengguna angkutan umum atau para sopir untuk memberikan pendapat terhadap pengalihfungsian terminal gadang menuju terminal hamid rusdi.

c. Bagi Masyarakat

1) Hasil dari penelitian ini dapat digunakan masyarakat sebagai informasi tentang bagaimana upaya yang telah dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam Mengalihfungsikan terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi.

2) Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai informasi bagi masyarakat tentang hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang sehingga masyarakat dapat menyimpulkan dan dapat berperan aktif untuk membantu Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menangani hambatan yang timbul sehingga fungsi terminal Hamid Rusdi dapat sesuai dengan tujuannya.

E. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan dalam penelitian ini, yaitu:

1. **BAB I PENDAHULUAN**

   Dalam bab pendahuluan peneliti memaparkan latar belakang permasalahan tentang pengalihfungsian terminal gadang menuju terminal hamid rusdi, tujuan penelitian, dan manfaat dari penelitian yang peneliti lakukan, serta sistematika penelitian ini.

2. **BAB II KAJIAN PUSTAKA**

   Dalam bab II ini berisi teori-teori dan konsep tentang kajian umum Implementasi, kajian umum tata ruang dan kajian umum tentang penglihfungsian serta kajian umum tentang terminal.

3. **BAB III METODE PENELITIAN**

   Bab ini membahas metode penelitian yang digunakan oleh peneliti yang terkait dengan jenis penelitian, metode pendekatan, lokasi penelitian, jenis dan sumber data penelitian, teknik pengumpulan data dan populasi dan sampel.

4. **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

   Bab ini terdiri dari 4 sub bab yaitu gambaran umum lokasi penelitian yang terdiri dari gambaran umum Kota Malang dan gambaran umum Dinas Perhubungan Kota Malang. Selanjutnya pembahasan mengenai gambaran umum mengenai pelaksanaan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi serta Efektifitas pasal 14 ayat 3(c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang

pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi dan dilanjutkan pembahasan mengenai hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam pelaksanaan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi dan upaya dalam mengatasi hambatan yang dihadapi.

5. **BAB V PENUTUP**

Merupakan bab terakhir yang berisi kesimpulan dan pembahasan pada bab–bab terdahulu serta mengemukakan pula saran-saran yang mungkin dapat dipakai sebagai alternatif pemecahan dari beberapa kekurangan yang penulis dapatkan pada objek penelitian.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. Kajian Umum Efektifitas Hukum

1. Pengaruh Hukum Terhadap Masyarakat

Banyak pakar dan ahli yang mengemukakan pendapat mengenai hubungan timbal balik antara hukum dan masyarakat. Apabila yang dikemukakan adalah pengaruh hukum terhadap masyarakat, maka pembicaraan tersebut biasanya diberi judul "*social engineering"* atau hukum sebagai sarana mengatur masyarakat serta menciptakan atau membentuk unsur-unsur baru yang membimbing masyarakat ke suatu arah tertentu.[3]

Inti pengaruh hukum terhadap masyarakat adalah perilaku warga masyarakat yang sesuai hukum. Pada awalnya memang demikian, tetapi dalam kenyataan hukum tidak selalu berpengaruh secara positif terhadap masyarakat. Artinya, tidak mustahil bahwa hukum justru mengakibatkan terjadinya perilaku yang menyimpang, oleh karena warga masyarakat sengaja berbuat melawan hukum, atau mungkin dia tidak mengacuhkan hukum yang berlaku.

Adakalanya masyarakat yang tidak mengacuhkan hukum dapat dimungkinkan. Hal tersebut timbul karena peraturan sama sekali tidak ditegakkan atau mungkin peraturan tidak diacuhkan sama sekali.

[3] Soekanto, Soerjono, 1983, *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat,* Alumni, Bandung, hlm. 87

Dapat juga disebabkan karena ancaman hukuman yang kurang berat, sehingga warga masyarakat sama sekali tidak mengacuhkan hukum tersebut.

Hukum bukan lagi dianggap sebagai gejala yang melindungi warga masyarakat, akan tetapi dianggap sebagai penyebab terjadinya ketidakadilan. Hal-hal tersebut tidak mustahil, mengakibatkan orang-orang tertentu melawan hukum, sehingga perilakunya sama sekali bertentangan dengan tujuan hukum itu sendiri di dalam hubungan antar pribadi. Kesimpulan yang dapat dikemukakan adalah hukum kurang berhasil di dalam fungsinya sebagai sarana untuk mengadakan *"social engineering"* di dalam masyarakat.[4]

2. Penerapan Efektifitas Dalam Hukum

Efektifitas hukum mempunyai hubungan sangat erat dengan usaha yang dilakukan, yaitu agar hukum yang diterapkan benar-benar hidup dalam masyarakat. Artinya, hukum tersebut benar-benar berlaku secara sosiologis. Berfungsinya hukum sedemikian ini sangat tergantung pada usaha menanamkan ketentuan hukum tersebut. Penegakan hukum yang efektif tidak mungkin terlaksana tanpa bantuan warga masyarakat secara aktif.

Suatu sikap tindak atau perilaku hukum biasanya mempunyai pengaruh tertentu apabila berhubungan dengan tingkah laku pihak-

[4] Ibid hlm. 89-90.

pihak lain. Suatu sikap tindak atau perilaku hukum, dianggap efektif apabila sikap tindak atau perilaku pihak lain dianggap menuju pada tujuan yang dikehendaki, artinya apabila pihak lain tersebut mematuhi hukum. Oleh karena itu partisipasi masyarakat sangat diperlukan dalam menciptakan hukum yang efektif.

Adanya toleransi sosial terhadap penyimpangan hukum, antipati terhadap penegakan hukum dan kekebalan institusional pada dasarnya mengurangi intensitas efektifitas hukum. Namun perlu diakui bahwa efektifitas perundang-undangan tidak hanya tergantung pada faktor hukum belaka. Faktor manusia yang menjadi penegaknya juga memainkan peranan yang penting.

Hans Kelsen mengajukan teori mengenai efektifitas hukum yang disebut *"principle of effectiveness"*, yang menyatakan "orang seharusnya bertingkah laku atau bersikap sesuai tata kaidah hukum". Senada dengan hal tersebut, Soerjono Soekanto mengatakan "apabila seseorang mengatakan suatu kaidah hukum berhasil atau gagal mencapai tujuannya, maka hal itu biasanya diukur apakah pengaruhnya berhasil mengatur sikap tindak atau perilaku tertentu, sehingga sesuai dengan tujuannya atau tidak.[5]

Dari pendapat diatas, dapat diketahui bahwa efektifitas hukum dipengaruhi perilaku warga masyarakat dalam mewujudkan hukum

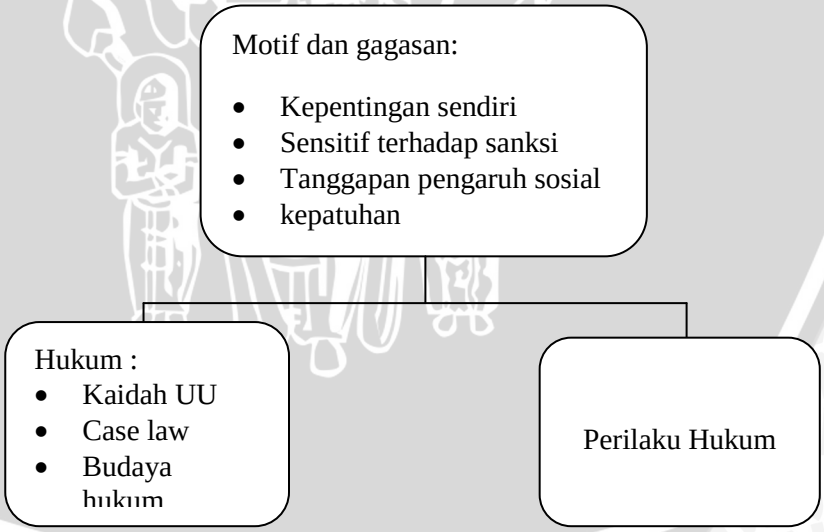
[5] Soekanto, Soerjono, 1985, *Efektifitas Hukum dan Peranan Sanksi*, *Bandung*, *hlm.7*

secara nyata sesuai dengan maksud dan tujuan yang dikehendaki oleh hukum. Dengan kata lain, efektif atau tidaknya hukum terletak pada keberhasilan dalam mewujudkan hukum di masyarakat sebagai suatu perilaku yang sesuai dengan hukum.

Lawrence M. Friedmen dalam bukunya "Law and Society, an introduction", menyatakan bahwa perilaku hukum adalah setiap perilaku yang dipengaruhi oleh kaidah, peraturan dan keputusan. Perilaku hukum menyangkut soal pilihan yang beraturan dengan motif dan gagasan orang yang meliputi : kepentingan sendiri, sensitif terhadap sanksi, tanggapan terhadap pengaruh sosial dan kepatuhan.

Bagan 1

Perilaku Hukum Menurut Teori Friedmen



Sumber : Data Sekunder, diolah, 2012

Berdasarkan paradigma friedmen ini, efektifitas hukum tergantung pada atau dipengaruhi oleh motif dan gagasan seseorang

yang terwujud dalam perilaku yang sesuai atau bahkan tidak sesuai dengan hukum. Ketidaksesuaian antara perilaku dengan kaidah hukum yang sudah ditetapkan menunjukan akan adanya ketidakefektifitasan hukum di dalam mengatur hidup.

Tentunya tidak serta masyarakat menaati dan mematuhi hukum positif yang tertulis. Terdapat beberapa faktor atau alasan masyarakat untuk taat dan patuh terhadap hukum. Pengenalan hukum secara memadai dapat menunjang meningkatkan derajat kesadaran hukum bagi masyarakat dan sekaligus derajat ketaatan dan kepatuhan hukum warga masyarakat. Untuk mencapai hal tersebut, maka nilai-nilai dan kaidah-kaidah yang baru harus dilembagakan (*institutionalized*) dalam diri warga masyarakat yang bersangkutan.

Dari uraian di atas jelaslah, bahwa tindakan seseorang di dalam masyarakat tidak hanya dipengaruhi faktor subyektif yang ada pada dirinya, melainkan juga dipengaruhi oleh kondisi eksternal sosial kemasyarakatan yang ada di sekelilingnya dan serta hubungannya dengan orang lain yang merupakan rekan bisnisnya.

Pendapat umum yang berkembang di masyarakat ternyata juga dapat mempengaruhi keputusan seseorang dalam mentaati dan mematuhi serta melaksanakan hukum. Demikian pula bila pendapat umum tidak diperhatikan dalam pembentukan hukum, maka membawa resiko bahwa hukumnya tidak akan diterima oleh masyarakat.

Hal ini diungkapkan oleh Satjipto Raharjo, yang menyatakan sebagai berikut :

> "betapa pentingnya sesungguhnya peranan dari pengorganisasian pendapat umum untuk menjamin tercerminnya pendapat umum itu secara seksama hanya pendapat umum yang mampu diutarakan dengan baik saja yang bisa menjamin, bahwa ia akan memberikan pengaruh dalam kehidupan hukum. Oleh karena itu apabila pendapat umum itu benar-benar diinginkan untuk tercermin dalam hukum, seperti dalam pembuatan undang-undang misalnya, maka prosesnya harus diorganisasikan sedemikian rupa, sehingga memberikan jaminan ke arah itu dan tidak hanya mencerminkan pendapat satu orang atau sekelompok kecil orang saja. Peranan pendapat umum mempunyai latar belakang berkaitan dalam masalah efektifitas berlakunya hukum. Suatu pembuatan hukum yang dilakukan tanpa memperhatikan pendapat umum mengandung resiko untuk tidak bisa dijalankan dengan baik. Kedaan yang demikian ini lebih-lebih akan terjadi, manakala pembuatan hukum itu melibatkan pendapat-pendapat yang bertentangan dengan masyarakat. Apabila Negara tetap memaksakan kehendaknya untuk meloloskan hukum atau undang-undang yang isinya mendapat tantangan dari masyarakat, maka ongkos sosial yang harus dikeluarkan untuk melaksanakannya bisa tinggi".[6]

Kekuatan-kekuatan sosial yang murni saja masih terlalu mentah untuk dapat secara langsung menjalankan pengaruh terhadap sistem hukum milik individu dan kelompok-kelompok yang mempunyai kepentingan-kepentingan tersendiri. Untuk dapat mempunyai makna relevan bagi sistem hukum, maka kepentingan-kepentingan itu harus diproses. Ini berarti bahwa hukum merupakan produk kekuatan sosial dan hasil dari tekanan-tekanan, tawar-menawar, konflik dan sebagainya. Pada saat semuanya itu memberikan tekanan pada institusi-institusi hukum, berlangsunglah

[6] Rahardjo, Satjipto, 2000, *Ilmu Hukum.* Citra Aditya Karya Bhakti, Bandung, hlm.157.

intervensi dari faktor-faktor tertentu yang akan menentukan wujud output berupa penetapan hukum.

Variabel-variabel esensial yang mempengaruhi proses itu adalah perasaan-perasaan dan sikap-sikap yang akan menentukan para individu dan kelompok untuk mendukung atau menentang hukum itu. Hal yang sama bergantung perasaan-perasaan dan sikap-sikap. Ini juga penting dalam menentukan apakah para subyek hukum akan membentuk kelompok, melancarkan tekanan pada hukum agar berubah, bertindak menyimpang dari hukum, dan sebagainya. Perasaan-perasaan dan sikap-sikap yang demikian itulah yang disebut kultur hukum. Karena itu, dalam proses penciptaan dan implementasi aturan hukum, maka faktor kultur hukum harus selalu diperhitungkan.

3. Faktor-faktor Penegakan Hukum

Pada prinsipnya ada dua macam penegakan hukum yaitu penegakan hukum privat (*private action*) dan penegakan hukum publik (*public action*). Pendekatan hukum privat disediakan untuk mendapatkan remedy karena pelanggaran ketentuan yang mengatur hubungan antara individu atau perdata yang biasanya mengakibatkan kerugian pada individu. Penegakan hukumnya diupayakan secara langsung oleh individu kepada pengadilan melalui gugatan perdata.

Sedangkan untuk penegakan hukum publik (*public action*), penegakan hukunya merupakan suatu kondisi dimana individu tidak

dapat langsung berhubungan dengan pengadilan dalam upaya menegakkan hukum. Akan tetapi harus melalui lembaga publik yang ditunjuk oleh undang-undang. Lembaga publik tersebut kemudian mengambil langkah-langkah hukum atas nama pengadu sampai ke pengadilan. Kerugian yang timbul biasanya berupa kerugian publik dan bukan merupakan kerugian individu. Contoh penegakan hukum publik adalah penegak hukum pidana, dimana individu yang mengetahui tindak pidana tidak dapat mengadukan langsung ke pengadilan akan tetapi harus melalui lembaga yang mempunyai wewenang yaitu kepolisian atau penyidik.

Proses penegakan hukum dapat dilihat melalui dua sudut pandang. Dari sudut pandang kultural, penegakan hukum adalah upaya yang dilaksanakan untuk melaksanakan internalisasi hukum pada warga masyarakat, dari sudut pandang struktural, proses penegakan hukum adalah bekerjanya roda lembaga untuk menciptakan keamanan dan ketertiban sesuai dengan ideologi hukum.[7]

Sementara pengertian penegakan hukum sendiri adalah pelaksanaan secara konkrit dalam kehidupan masyarakat sehari-hari sebagai implementasi dari hukum yang telah dibuat. Hal ini berbeda lagi jika kita melihat penegakan hukum menurut Muktie Fadjar (Guru Besar Fakultas Hukum Universitas Brawijaya dan anggota Mahkamah

[7] Kusumah, Mulyana, 1986, *Perspektif, Teori dan Kebijaksanaan Hukum*, Rajawali, Jakarta,hlm. 59

Konstitusional Republik Indonesia) bahwa penegakan hukum adalah seluruh kegiatan yang berkenaan dengan upaya melaksanakan, memelihara dan mempertahankan hukum agar hukum tidak kehilangan makna dan fungsinya sebagai hukum, yaitu sebagai perlindungan terhadap kepentingan manusia, baik perorangan (pribadi) maupun seluruh masyarakat.

Faktor-faktor yang menjadi tolok ukur efektifitas hukum menurut Soerjono Soekanto terdapat empat unsur efektifitas hukum yaitu :[8]

1) Subtansi Hukum atau Kaidah Hukum (undang-undang)

Mengenal berlakunya undang-undang tersebut terdapat beberapa asas yang tujuannya adalah agar undang-undang tersebut mempunyai dampak posistif. Artinya supaya undang-undang tersebut mencapai tujuan efektif. Asas-asas tersebut antara lain :

a. Undang-undang tidak berlaku surut, artinya undang-undang hanya boleh diterapkan pada peristiwa yang disebut di dalam undang-undang tersebut, serta terjadi setelah undang-undang ini dinyatakan berlaku.
b. Undang-undang dibuat oleh penguasa yang lebih tinggi, mempunyai kedudukan yang lebih tinggi pula.

[8] Soekanto, Soerjono, 1983, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Nasional di Indonesia*, Jakarta, hal 16

c. Undang-undang yang bersifat khusus mengesampingkan undang-undang yang bersifat umum, apabila pembuatnya sama. Artinya terhadap peristiwa khusus diwajibkan diberlakukannya undang-undang yang menyebutkan perisiwa tersebut, walaupun bagi peristiwa khusus tersebut dapat pula diberlakukan undang-undang yang menyebutkan peristiwa yang lebih luas ataupun lebih umum, yang juga dapat mencakup peristiwa khusus tersebut.

d. Undang-undang yang berlaku terdahulu, artinya undang-undang lain yang lebih dahulu berlaku dimana diatur mengenai suatu hal tertentu, tidak berlaku lagi apabila ada undang-undang baru yang mengatur pula hal tertentu tersebut, akan tetapi makna atau tujuannya berlainan atau berlawanan dengan undang-undang yang lama tersebut.

e. Undang-undang tidak dapat diganggu gugat.

f. Undang-undang merupakan suatu sarana untuk mencapai kesehjateraan spiritual dan material bagi masyarakat maupun pribadi, melalui pelestarian ataupun pembaruan (inovasi). Artinya supaya pembuat undang-undang tersebut tidak menjadi huruf mati.

2) Struktur Hukum atau Aparat Penegak Hukum

Ruang lingkup dari istilah “penegak hukum” adalah luas sekali, oleh karena mencakup mereka yang secara langsung dan

secara tidak langsung berkecimpung di dalam penegakan hukum. Penegak hukum tidak dibatasi pada kalangan yang secara langsung berkecimpung dalam penegakan hukum yang tidak hanya *law enforcement,* akan juga tetapi *peace maintenance.* Kiranya sudah dapat diduga bahwa kalangan tersebut mencakup mereka yang bertugas di bidang kehakiman, kejaksaan, kepolisisan, dan kemasyarakatan.

Seorang penegak hukum, sebagaimana halnya dengan warga-warga yang masyarakat lain, lazimnya mempunyai beberapa kedudukan dan peranan sekaligus. Dengan demikian tidaklah mustahil, bahwa antara berbagai kedudukan dan peranan timbul konflik. Kalau di dalam kenyataan terjadi suatu kesenjangan antara peranan yang seharusnya dengan peranan yang sebenarnya dilakukan atau peranan aktual, maka terjadi kesenjangan peranan.

3) Kaidah Hukum atau Budaya Hukum Masyarakat

Kebudayaan hukum di masyarakat pada dasarnya mencakup nilai-nilai yang mendasari hukum yang berlaku, nilai-nilai yang merupakan konsepsi abstrak mengenai apa yang dianggap baik (sehingga dianut) dan apa yang dianggap buruk (sehingga dihindari). Nilai-nilai tersebut, lazimnya merupakan pasangan nilai-nilai yang mencerminkan dua keadaan ekstrim yang harus diserasikan.

4) Fasilitas (sarana dan prasarana) sebagai Pendukung Terlaksananya Kaidah atau Peraturan Hukum

Tanpa adanya sarana atau fasilitas tertentu maka tidak mungkin penegak hukum akan berjalan lancar. Sarana dan fasilitas tersebut antara lain mencakup tenaga manusia yang berpendidikan dan terampil, organisasi yang baik, peralatan yang memadai, keuangan yang cukup dan seterusnya. Kalau hal-hal itu tidak terpenuhi, maka mustahil penegakan hukum akan mencapai tujuannya.

Penilaian atas efektifitas hukum ditentukan oleh seberapa jauh rangkaian upaya penegakan hukum dalam kurun waktu tertentu sudah mendekatkan pada tujuan hukum yakni keadilan, atau seberapa jauh nilai-nilai hukum prosedural maupun nilai-nilai hukum subtantif telah terimplementasi melalui penegakan hukum.

B. Kajian Umum Tata Ruang

1. Pengertian Ruang

Dalam pasal 1 angka (1) Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan ruang, yang di maksud dengan ruang adalah :

"wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai suatu kesatuan wilayah, tempat

manusia dan makhluk hidup lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya".[9]

Sedangkan menurut D.A Tisnaamidjaja, yang dimaksud dengan pengertian ruang adalah " wujud fisik wilayah dalam dimensi geografis dan geometris yang merupakan wadah bagi manusia dalam melaksanakan kegiatan kehidupannya dalam suatu kualitas hidup yang layak."[10]

Ruang sebagai salah satu tempat untuk melangsungkan kehidupan manusia, juga sebagai sumber daya alam merupakan salah satu karunia Tuhan kepada bangsa Indonesia. Dengan demikian ruang wilayah Indonesia merupakan suatu aset yang harus dapat dimanfaatkan oleh masyarakat dan bangsa Indonesia secara terkoordinasi, terpadu dan selektif mungkin dengan memperhatikan faktor-faktor lain seperti, ekonomi, sosial, budaya, hankam, serta kelestarian lingkungan untuk mendorong terciptanya pembangunan nasional yang serasi dan seimbang.

Selanjutnya, dalam Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 327/KPTS/2002/ tentang Penetapan Enam

---

[9] Undang-undang Nomor.26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang

[10] Ridwan, Juniarso & Sudrajat, Sodik, Achmad, 2008, *Hukum Tata Ruang*, Nuansa, Bandung, hlm 23

Pedoman Bidang Penataan Ruang, yang dimaksud dengan ruang adalah :

"Wadah adalah meliputi ruang daratan, ruang lautan, ruang udara sebagai suatu kesatuan wilayah tempat manusia dan makhluk hidup lainnya hidup dan melakukan kegiatan serta memelihara kelangsungan hidupnya".[11]

Seperti yang telah diuraikan dalam pasal 1 Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007, yang menyatakan bahwa ruang terbagi kedalam beberapa kategori yang diantaranya adalah:[12]

a. Ruang daratan adalah termasuk permukaan yang terletak diatas dan dibawah permukaan daratan, termasuk permukaan perairan darat dan sisi darat darigaris laut terendah.
b. Ruang lautan adalah ruang yang terletak diatas dan dibawah permukaan laut dimulai dari sisi laut dari sisi garis laut terendah termasuk dasar laut dan bagian bumi di bawahnya, dimana negara Indonesia memiliki hak yuridiksinya.
c. Ruang udara adalah ruang yang terletak diatas ruang daratan dan ruang lautan sekitar wilayah Negara dan

[11] Ibid hlm 23

[12] Undang-undang Nomor.26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang

melekat pada bumi, dimana negara Indonesia memiliki hak yuridiksinya.

2. Pengertian Tata Ruang

Pasal 1 angka (2) Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang, menjelaskan yang dimaksud dengan tata ruang adalah "wujud struktural ruang dan pola ruang".

Adapun yang dimaksud dengan wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk rona lingkungan alam, lingkungan sosial, lingkungan buatan yang secara hirarkis berhubungan satu dengan yang lainnya. Sedang yang dimaksud dengan pola pemanfaatan ruang meliputi lokasi, sebaran pemukiman, tempat kerja, industri, pertanian serta pola penggunaan tanah perkotaan dan pedesaan, dimana tata ruang tersebut adalah tata ruang yang direncanakan, sedangkan tata ruang yang tidak direncanakan adalah tata ruang yang terbentuk secara alami, seperti aliran sungai, gua, gunung dan lain-lainnya.

Selanjutnya masih ada dalam peraturan tersebut, yaitu pasal 1 angka (5) Undang-undang Nomor 26 Tahun 2007 yang dimaksud dengan penataan ruang adalah "suatu sistem proses perencanaan tata ruang, pemanfaatan ruang dan pengendalian pemanfaatan ruang".[13]

3. Rencana Tata Ruang

[13] Ibid 24

Perencanaan atau planning merupakan suatu proses, sedangkan hasilnya berupa "rencana" (*plan*), dapat dipandang sebagai suatu bagian dari setiap kegiatan yang lebih sekedar reflek yang berdasarkan perasaan semata. Tetapi yang penting, perencanaan merupakan suatu komponen yang penting dalam setiap keputusan sosial, setiap unit keluarga, kelompok, masyarakat, maupun pemerintah terlibat dalam perencanaan pada saat membuat keputusan atau kebijaksanaan-kebijaksanaan untuk mengubah sesuatu dalam dirinya atau lingkungannya.

Pada negara hukum dewasa ini, suatu rencana tidak dapat dihilangkan dari hukum administrasi. Rencana dapat dijumpai pada berbagai bidang kegiatan pemerintahan, misalnya dalam pengaturan tata ruang. Rencana merupakan keseluruhan tindakan yang saling berkaitan dari tata usaha negara yang mengupayakan terlaksanakanya keadaan tertentu yang tertib (teratur). Rencana yang demikian itu dapat dihubungkan dengan stelsel perizinan (misalkan suatu perizinan pembangunan akan ditolak oleh karena tidak sesuai dengan rencana peruntukan).

Perencanaan adalah suatu bentuk kebijaksanaan, sehingga dapat dikatakan bahwa perencanaan adalah sebuah spesies dari genus kebijaksanaan. Masalah perencanaan berkaitan erat dengan perihal pengambilan keputusan serta pelaksanaannya. Perencanaan dapat

dikatakan pula sebagai pemecahan masalah secara saling terkait serta berpedoman kepada masa depan.

Dalam kamus tata ruang dikemukakan yang dimaksud dengan rencana tata ruang adalah "rekayasa atau metode pengaturan perkembangan tata ruang dikemudian hari".[14]

Sedangkan menurut Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011, perencanaan tata ruang adalah suatu proses untuk menentukan struktur ruang dan pola ruang yang meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang.[15]

Selanjutnya, dalam Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 32/KPTS/2002 tentang Penetapan Enam Pedoman Bidang Penataan Ruang yang dimaksud dengan Perancanaan Tata Ruang adalah "hasil perencanaan struktur dan pola pemanfaatan ruang".[16]

Adapun yang dimaksud dengan struktur pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentukan lingkungan secara hierarki dan saling berhubungan dengan satu sama lain.

Maksud diadakannya perencanaan tata ruang adalah untuk menyerasikan berbagai kegiatan sektor pembangunan, sehingga dalam

[14] Ibid 26

[15] Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030

[16] Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah No. 32/KPTS/2002 tentang Penetapan Enam Pedoman Bidang Penataan Ruang

memanfaatkan lahan dan ruang dapat dilakukan secara optimal, efisien dan serasi. Sedangkan tujuan diadakanya adanya suatu perencanaan tata ruang adalah untuk mengarahkan struktur dan lokasi beserta hubungan fungsionalnya yang serasi dan seimbang dalam rangka pemanfaatan sumber daya manusia, sehingga tercapainya hasil pembangunan yang optimal dan efisien bagi peningkatan kualitas manusia dan kualitas lingkungan hidup secara berkelanjutan.

C. Kajian Umum Pengalihfungsian

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, pengalihfungsian diartikan sebagai proses, cara atau perbuatan yang bertujuan untuk mengalihfungikan. Dengan kata lain pengalihfungsian dapat dimaksudkan sebagai pergantian dari keadaan yang satu pada keadaan yang lain.[17]

Pengalihfungsian diartikan sebagai suatu proses, cara atau perbuatan yang dilakukan pemerintah atau swasta untuk memindah atau mengubah fungsi suatu hal[18]. Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan pengalihfungsian adalah memindahkan terminal Gadang menuju ke terminal yang baru yaitu terminal Hamid Rusdi beserta fungsi yang melekat pada terminal Gadang. Sehingga dengan kata lain fungsi terminal

[17] Departemen Pendidikan Nasional, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi Kedua*, Jakarta, PT. Gramedia Pustaka Utama, hlm..40

[18] http://www.artikata.com/arti-357572-pengalihfungsian.html (diakses pada agustus 2012)

sebagai tempat naik dan turunnya penumpang di pindah menuju terminal Hamid Rusdi.

D. Kajian Umum Terminal

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, terminal diartikan sebagai tempat perhentian penghabisan.[19]

Terminal juga dapat diartikan sebagai prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

Terminal penumpang dapat dikelompokan atas dasar tingkat penggunaan terminal kedalam tiga tipe sebagai berikut :

1. Terminal penumpang tipe A berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota antar propinsi dan/atau angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan angkutan pedesaan.
2. Terminal penumpang tipe B berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan antar kota dalam propinsi, angkutan kota dan/atau angkutan pedesaan.
3. Terminal penumpang tipe C berfungsi melayani kendaraan umum untuk angkutan pedesaan

[19] Op cit 1453

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian hukum adalah suatu proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Jenis penelitian ini adalah penelitian yuridis empiris. Penelitian yuridis empiris merupakan suatu penelitian yang dilakukan pada masyarakat dengan maksud dan tujuan untuk menemukan fakta *(fact finding),* kemudian diteruskan dengan menemukan masalah *(problem finding),* kemudian menuju pada identifikasi masalah *(problem identification),* dan yang terakhir untuk mencari penyelesaian masalah *(problem solution).* Hal ini dikarenakan meneliti mengenai penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010 - 2030 terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang menuju Terminal Hamid Rusdi.

B. Metode Pendekatan

Sebagaimana diatur dalam pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030 terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang menuju Terminal Hamid Rusdi yakni untuk mengetahui hambatan-

hambatan yang dihadapi Dinas Perhubungan Kota Malang yang merupakan pihak yang memiliki wewenang dalam upaya memindahkan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi serta yang memberikan pengarahan terhadap warga masyarakat sekitar dan sopir angkutan umum. Metode pendekatan yang dipakai adalah pendekatan yuridis sosiologis. Yang dimaksud dengan pendekatan yuridis sosiologis adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara menelaah suatu permasalahan kemudian dikorelasikan dengan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang tahun 2010-2030 terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang menuju Terminal Hamid Rusdi. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis sosiologis karena meneliti tentang efektifitas pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang dalam mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi serta hambatan dan solusi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang.

Dalam hal ini juga mempengaruhi proses pelaksanaan penegakan hukum bagi masyarakat untuk memperoleh haknya. Terdapat beberapa faktor dalam metode pendekatan yuridis sosiologis dalam penelitian ini, yang pertama adalah faktor hukum sebagai alat pengendalian sosial dan bertujuan memberikan keadilan yang ada dalam kehidupan sosial masyarakat, yang kedua adalah faktor upaya yang dilakukan dan keterbukaan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam upayanya untuk

mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi yang kemudian dikaitkan dengan peraturan perundangan yang berlaku.

C. Lokasi Penelitian

Berdasarkan ruang lingkup permasalahan yang diuraikan diatas maka, penelitian ini dilakukan di kota Malang dengan pertimbangan kota Malang merupakan kota dimana terminal Gadang dan terminal Hamid Rusdi berada. Selain itu, karakteristik kota Malang yang mampu dilalui dari berbagai arah sehingga dibutuhkan setiap terminal dari berbagai pintu masuk menuju kota Malang sebagai sarana transportasi umum. Kota Malang merupakan kota yang berpenduduk padat, selain itu kota Malang juga merupakan tujuan bagi calon mahasiswa untuk meneruskan pendidikannya karena kota Malang merupakan kota pendidikan yang terdapat banyak perguruan tinggi, sehingga dibutuhkannya terminal di setiap pintu masuk kota malang baik dari arah utara, barat ataupun selatan kota Malang yang merupakan pintu penghubung menuju Kota Malang. oleh karena itu penulis melakukan penelitian di kota Malang atas dasar tersebut diatas.

Selain itu studi penelitian ini akan dilakukan di Dinas Perhubungan Kota Malang dengan pertimbangan Dinas Perhubungan Kota Malang yang mempunyai kewenangan mengenai pengalihfungsian dan penataan ulang terminal yang ada di wilayah Kota Malang.

D. Jenis dan Sumber Data

Untuk memberikan informasi dan data yang cukup agar dapat memberikan suatu hasil penelitian ini menggunakan jenis dan sumber data sebagai berikut.

a. Jenis Data Penelitian

Jenis data dalam penelitian dibagi menjadi 2 :

1) Data primer : data yang diperoleh dari fakta-fakta sosial yang terkait dengan bekerjanya hukum dalam kenyataan (*das sein*) pada lokasi peneitian. Data diperoleh langsung dari para responden yang telah ditetapkan sebagai sampel, kepada mereka diadakan wawancara langsung secara terstruktur, serta menggunakan wawancara tidak terstruktur, yaitu peneliti mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara lebih bebas dan leluasa, tanpa terikat oleh susunan pertanyaan yang telah dipersiapkan secara kaku. Selain itu dapat berkembang sesuai dengan kebutuhan penelitian.

   Data primer tidak hanya melakukan proses wawancara kepada pihak-pihak yang terkait dengan proses pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang, melainkan penulis akan melakukan observasi secara langsung menuju tempat penelitian dan objek penelitian sehingga dapat melihat kenyataan yang terjadi sebenarnya dan dapat menyimpulkan apa yang sebenarnya terjadi.

2) Data Sekunder : data yang diperoleh secara tidak langsung yang dapat memperkuat atau mendukung data primer. Data diperoleh melalui studi dokumen yang dihimpun oleh instansi pemerintah maupun keputusan-keputusan Tata Usaha Negara, termasuk data kepustakaan, yaitu data yang diperoleh dari data yang ada dalam keadaan siap dan erat kaitannya dengan penelitian ini.

b. Sumber Data Penelitian

1) Data Primer

Sumber data primer diperoleh melalui interview dengan responden sebagai berikut :

a. Kepala Dinas Perhubungan Kota Malang
b. Sopir Angkot khususnya jurusan Gadang dan sopir bus (11 sopir angkutan)
c. Masyarakat Umum (4 orang/masyarakat)

2) Data Sekunder

Sumber data sekunder terdiri dari :

a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
b. Undang-undang nomor 26 tahun 2007 tentang Penataan Ruang
c. Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah Nomor 32/KPTS/2002 tentang Penetapan Enam Pedoman Bidang Penataan Ruang

d. Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 02 Tahun 2006 tetang RTRW Provinsi Jawa Timur
e. Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030.
f. Buku-buku kepustakaan, hasil-hasil penelitian serta berbagai tulisan yang relevan dengan penelitian.
g. Artikel-artikel dari media cetak maupun elektronik yang berkaitan

E. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah berupa studi literatur dan studi lapangan. Studi literatur digunakan untuk mengumpulkan dan menganalisis bahan-bahan hukum, baik bahan hukum primer maupun bahan hukum sekunder. Sedangkan studi lapangan digunakan untuk mengumpulkan data berupa pendapat dari pihak yang terkait. Studi lapangan dilakukan dengan cara :

a. Wawancara

Wawancara adalah salah satu teknik pengumpulan yang bisa digunakan dalam penelitian untuk mendapatkan informasi tentang objek penelitian dengan cara mengajukan pertanyaan-pertanyaan secara lisan. Metode ini bertujuan untuk menangkap pendapat dan pemikiran para pihak yang terkait menjadi narasumber dalam penelitian ini. Wawancara dilakukan dengan mengajukan pertanyaan-

pertanyaan yang disusun dalam suatu daftar pertanyaan yang telah disiapkan terlebih dahulu, yaitu ditujukan kepada Kasi Angkutan Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang dan para Sopir Angkutan kota dan bus.

b. Studi pustaka

Dalam mengumpulkan data sekunder, penulis juga memperoleh data dengan studi literatur dan sumber-sumber yang berkolerasi dengan penelitian. Studi ini dimaksudkan untuk mendapatkan landasan teori yang cukup guna mendukung analisis penelitian. Data sekunder diperoleh dengan penelusuran, membaca segala literatur yang berhubungan dengan penelitian ini serta penulusuran situs-situs internet untuk mencari data-data yang terkait dengan penelitian yang akan dilakukan. Dilakukan melalui penulusuran pustaka (studi dokumen) yang terkait dengan permasalahan yang diteliti. Data sekunder juga diperoleh dari studi dokumen yang dihimpun oleh instansi pemerintah ataupun keputusan-keputusan Tata Usaha Negara, termasuk data kepustakaan, yaitu data yang diperoleh dari data yang ada dalam keadaan siap dan erat kaitannya dengan penelitian ini.

c. Observasi

Data sekunder diperoleh dengan proses observasi, yaitu kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek dalam

fenomena yang terjadi secara langsung, yang dalam hal ini adalah fenomena yang terjadi di terminal Gadang dan terminal Hamid Rusdi.

Observasi ini dilakukan bertujuan untuk memperoleh data sehingga dapat mendeskripsikan seting yang dipelajari, aktivitas-aktivitas yang berlangsung, orang-orang yang terlibat dalam aktivitas, dan makna kejadian dilihat dan perspektif mereka yang terlibat dalam kejadian yang terjadi di terminal Gadang maupun terminal Hamid Rusdi.

F. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Populasi adalah keseluruhan atau himpunan objek dengan ciri yang sama. Populasi dalam penelitian ini meliputi Sopir Angkutan Umum di Kota Malang.

b. Sampel

Sampel adalah bagian yang lebih kecil dari sebuah populasi. Sampel dalam penelitian ini adalah Sopir Angkutan kota jurusan gadang dan Kasi Angkutan Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang, yang didapat secara langsung atau tidak langsung berhubungan dengan faktor sosiologis dalam masyarakat maupun faktor yuridis yaitu hukum positif yang mengatur seluruh kegiatan di dalam suatu Negara.

G. Teknik Analisi Data

Berdasarkan semua data yang terkumpul baik yang bersumber dari data primer maupun yang bersumber dari data sekunder, penulis menggunakan analisis deskriptif kualitatif yaitu suatu cara pemecahan masalah yang diselidiki dengan menggambarkan keadaan subyek atau objek penelitian pada saat ini berdasarkan dari faktor-faktor yang tampak. Jadi penulis akan menguraikan, menjelaskan serta menggambarkan dari data atau informasi yang diperoleh, kemudian dilakukan suatu analisa guna menjawab permasalahan-permasalahan yang diajukan untuk mencari jalan keluar yang diharapkan. Akhirnya dengan analisis data tersebut akan diperoleh suatu kesimpulan yang menyeluruh.

H. Definisi Operasional

1. Definisi Efektiitas Hukum

   Efektifitas hukum diartikan sebagai alat atau tolok ukur suatu hukum sebagai sarana mengatur masyarakat serta menciptakan atau membentuk unsur-unsur baru yang membimbing masyarakat menuju ke suatu arah tertentu apakah sudah sesuai dengan tujuan dari diciptakannya hukum itu sendiri.

   Dengan kata lain, efektifitas hukum diartikan sebagai sarana untuk menilai apakah hukum tersebut telah berfungsi sesuai dengan tujuannya atau tidak.

2. Definisi Tata Ruang

   a. Ruang adalah wadah yang meliputi ruang darat, ruang laut, dan ruang udara, termasuk ruang di dalam bumi sebagai suatu kesatuan wilayah, tempat manusia dan makhluk hidup lain hidup, melakukan kegiatan, dan memelihara kelangsungan hidupnya

   b. Tata Ruang adalah "wujud struktural ruang dan pola ruang".

      Adapun yang dimaksud dengan wujud struktural pemanfaatan ruang adalah susunan unsur-unsur pembentuk rona lingkungan alam, lingkungan sosial, lingkungan buatan yang secara hirarkis berhubungan satu dengan yang lainnya. Sedang yang dimaksud dengan pola pemaanfaatan ruang meliputi lokasi, sebaran pemukiman, tempat kerja, industri, pertanian serta pola penggunaan tanah perkotaan dan pedesaan, dimana tata ruang tersebut adalah tata ruang yang direncanakan, sedangkan tata ruang yang tidak direncanakan adalah tata ruang yang terbentuk secara alami, seperti aliran sungai, gua, gunung dan lain-lainnya.

   c. Perencanaan Tata Ruang adalah rekayasa atau metode pengaturan perkembangan tata ruang dikemudian hari.

   d. Sedangkan menurut Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011, perencanaan tata ruang adalah suatu proses untuk menentukan struktur ruang dan pola ruang yang meliputi penyusunan dan penetapan rencana tata ruang.

3. Definisi Pengalihfungsian

   Pengalihfungsian diartikan sebagai proses, cara atau perbuatan yang bertujuan untuk mengalihfungikan. Dengan kata lain pengalihfungsian dapat dimaksudkan sebagai pergantian dari keadaan yang satu pada keadaan yang lain.

4. Definisi Terminal

   Terminal diartikan sebagai tempat perhentian penghabisan. Terminal juga dapat diartikan sebagai prasarana transportasi jalan untuk keperluan menurunkan dan menaikkan penumpang, perpindahan intra dan/atau antar moda transportasi serta mengatur kedatangan dan pemberangkatan kendaraan umum.

BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Lokasi Penelitian

1. Gambaran Umum Kota Malang

Dahulu daerah Malang tergolong sebagai peradaban tua dalam sejarah Indonesia yaitu sejak abad ke-7 Masehi. Peninggalan purbakala di sektor wilayah Kota Malang seperti Prasasti Dinoyo (760 Masehi), Candi Badut, Candi Besuki, Candi Singosari, Candi Jago, Candi Kidal, Candi Sumberawan dan benda keagamaan yang berasal dari tahun 1414 Masehi di Desa Selabraja menunjukan Malang merupakan pusat peradaban selama 7 abad secara kontinyu.

Kota Malang memiliki luas 110,06 km persegi dan berada pada ketinggian antara 440-667 meter diatas permukaan air laut, 112,06° - 112,07° Bujur Timur dan 7,06°-8,02° Lintang Selatan. Kota Malang dikeilingi Gunung Arjuno di sebelah utara, Gunung Kelud di sebelah selatan, Gunung Kawi dan Panderman di sebelah barat dan Gunung Semeru di sebelah Timur.

Kota Malang adalah sebuah kota di Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Kota ini berada di dataran tinggi yang cukup sejuk, terletak 90 km sebelah selatan Kota Surabaya, dan wilayahnya dikelilingi oleh kabupaten Malang. Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur

dan dikenal dengan julukan kota pelajar. Kota Malang dapat diartikan antara lain dengan nasib yang kurang beruntung atau baik, menghalangi atau membentang (dalam bahasa jawa), nama yang diberikan oleh pasukan Sultan Demak ketika mencoba menyerang untuk memperluas daerah kekuasaaan yang berasal dari kata atau istilah Malang Melintang, dan kata Malang yang berarti bahwa Tuhan menghancurkan yang bathil dan menegakkan kebaikan yang berasal dari istilah Malang Kucecwara. Nama "Malang" berasal dari nama sebuah Candi yaitu Candi Malang Kucecwara yang terletak di kaki Gunung Buring dan dibangun pada abad ke 15.

Kota Malang dilalui jalur kereta api Surabaya - Malang - Blitar - Kediri - Kertosono. Kereta Api kelas ekonomi harian melayani jalur Surabaya – Malang, Malang – Kediri juga terdapat kereta api yang melayani jurusan Malang - Jakarta. Selain itu terdapat kereta api Malang Express jurusan Malang – Surabaya. Untuk jalur bus, terminal Arjosari melayani rute ke seluruh jurusan kota – kota utama di pulau Jawa, Bali, Nusa Tenggara Barat dan Sumatra naik kelas ekonomi maupun eksekutif. Terminal Gadang melayani jurusan Malang – Lumajang, Malang – Blitar – Tulungagung – Trenggalek, sedangkan terminal Landungsari melayani jurusan Malang – Kediri, Malang – Jombang dan Malang – Tuban.

Kondisi iklim kota Malang rata – rata dikisaran suhu udara antara 22,2°C – 24,5°C. Sedangkan suhu maksimum mencapai 32,3°C dan suhu maksimum 17,8 °C. Rata – rata kelembapan udara berkisar antara 74% - 82% dengan kelembapan maksimum 97% dan minimum mencapai 37%.

Seperti umumnya daerah lain di Indonesia, kota Malang mengikuti perubahan putaran 2 iklim yaitu musim hujan dan musim kemarau. Curah hujan rata – rata per-tahun 1.833mm.

Komposisi penduduk asli berasal dari berbagai etnik yang terbesar adalah suku Jawa dan suku Madura, kemudian sebagian kecil keturunan Arab dan Tionghoa. Bahasa Jawa dan bahasa Madura merupakan bahasa sehari – hari masyarakat Malang. dikalangan generasi muda atau biasa disebut dengan Kera Ngalam, sering digunakan dialek khas Malang yang disebut dengan "boso walikan" yaitu pengucapan kata secara terbalik. Saat ini, kebanyakan masyarakat di kota Malang merupakan pendatang yang tidak menetap dan dalam kurun waktu tertentu kembali ke daerah asalnya.

Kebanyakan pendatang adalah pedagang, pekerja dan pelajar atau mahasiswa yang tidak menetap dan dalam kurun waktu tertentu kembali ke daerah asalnya. Sebagian besar berasal dari daerah di sekitar wilayah kota Malang untuk golongan pedagang dan pekerja. Sedangkan untuk pelajar dan mahasiswa banyak yang berasal dari luar daerah (terutama wilayah Indonesia timur) seperti dari Bali, Nusa Tenggara, Maluku, Papua, Sulawesi dan Kalimantan.

Kekayaan etnik dan budaya di kota Malang berpengaruh terhadap kesenian tradisional yang ada. Salah satu yang terkenal adalah kesenian tari topeng, namun sekarang mulai terkikis dan terkesampingkan oleh kesenian modern. Gaya kesenian tari topeng ini merupakan wujud pertemuan gaya seni Jawa Tengah (Solo dan Jogja), Jawa Timur bagian

selatan (Ponorogo, Tulungagung dan Blitar) dan Blambangan (Pasuruan, Probolinggo, Situbondo, Banyuwangi).

Di kota Malang pada tahun 1879 mulai dioperasikan jalur kereta api yang menyebabkan kota Malang berkembang dengan pesat. Berbagai kebutuhan masyarakatpun semakin meningkat terutama akan ruang gerak melakukan kegiatan. Akibatnya terjadilah perubahan tata guna tanah, daerah yang terbangun bermunculan tanpa kendali. Perubahan fungsi lahan dan ruang terbuka hijau mengalami perubahan sangat pesat, seperti dari fungsi pertanian menjadi perumahan dan industri.

Masyarakat Malang sebagian besar adalah pemeluk agama islam kemudian agama Kristen, agama katolik dan sebagian kecil agama Hindu dan agama Budha. Umat beragama di kota Malang terkenal rukun dan saling bekerja sama dalam memajukan kotanya. Bangunan tempat ibadah banyak yang telah berdiri semenjak zaman kolonial Belanda antara lain seperti Masjid Jami' (Masjid Agung), Gereja serta Klenteng di kota lama. Malang juga menjadi pusat pendidikan keagamaan dengan banyaknya Pesantren dan Seminari Alkitab yang sudah terkenal di seluruh nusantara.[20]

2. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan kota Malang merupakan pelaksana Otonomi Daerah di bidang perhubungan yang ada di Kota Malang. Dinas

[20] http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Malang (diakses november 2012)

Perhubungan kota Malang bertempat di Jl. Raden Intan no.1 Arjosari – Malang.

Dinas Perhubungan dipimpin oleh Kepala Dinas yang dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Walikota melalui Sekretaris Daerah.

Dinas Perhubungan Kota Malang melaksanakan tugas pokok penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah di bidang perhubungan yang ada di kota Malang.

a. Tugas, Fungsi dan Tata Kerja

1. Tugas Pokok

   Dinas Perhubungan melaksanakan tugas pokok penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah di bidang perhubungan.

2. Fungsi

   - Perumusan dan pelaksanaan kebijakan teknis di bidang perhubungan;
   - Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Strategis dan Rencana Kerja di bidang perhubungan;
   - Penyusunan dan penetapan rencana teknis jaringan transportasi;
   - Pengembangan manajemen dan rekayasa lalu lintas;
   - Pengoperasian dan pemeliharaan terminal;
   - Pemantauan dan pengawasan transportasi jalan dan kebandarudaraan;

- Pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalu lintas;
- Pengembangan dan pengelolaan perparkiran;
- Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor;
- Pemberian pertimbangan teknis perijinan di bidang perhubungan;
- Pemberian dan pencabutan perijinan di bidang perhubungan;
- Pelaksanaan kegiatan bidang pemungutan retribusi;
- Pengelolaan administrasi umum meliputi penyusunan program, ketatalaksanaan, ketatausahaan, keuangan, kepegawaian, rumah tangga, perlengkapan, kehumasan, kepustakaan dan kearsipan;
- Pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM);
- Penyusunan dan pelaksanaan Standar Pelayanan Publik (SPP);
- Pelaksanaan fasilitasi pengukuran Indeks Kepuasan Masyarakat (IKM) dan/atau pelaksanaan pengumpulan pendapat pelanggan secara periodik yang bertujuan untuk memperbaiki kualitas layanan;
- Pengelolaan pengaduan masyarakat di bidang perhubungan;
- Penyampaian data hasil pembangunan dan informasi lainnya terkait layanan publik secara berkala melalui website Pemerintah Daerah;
- Penyelenggaraan UPT dan jabatan fungsional;

- Pengevaluasian dan pelaporan pelaksanaan tugas pokok dan fungsi;
- Pelaksanaan tugas lain yang diberikan oleh Walikota sesuai dengan tugas dan fungsinya.

3. Tata Kerja

Kepala Dinas dalam melaksanakan tugas pokok dan fungsinya menjalankan prinsip-prinsip koordinasi, integrasi, sinkronisasi dan simplifikasi dalam lingkungan Dinas antar Perangkat Daerah maupun instansi lain yang terkait.

Kepala Dinas berkewajiban menyusun Rencana Strategis (Renstra) sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya berdasarkan Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) sebagai pelaksanaan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintahan (AKIP) dan penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP).

Sekretaris, Kepala Bidang, Kepala Subbagian dan Kepala Seksi berkewajiban :

a. melaksanakan prinsip-prinsip koordinasi, integrasi, sinkronisasi, dan simplifikasi sesuai tugas pokok dan fungsinya masing-masing.

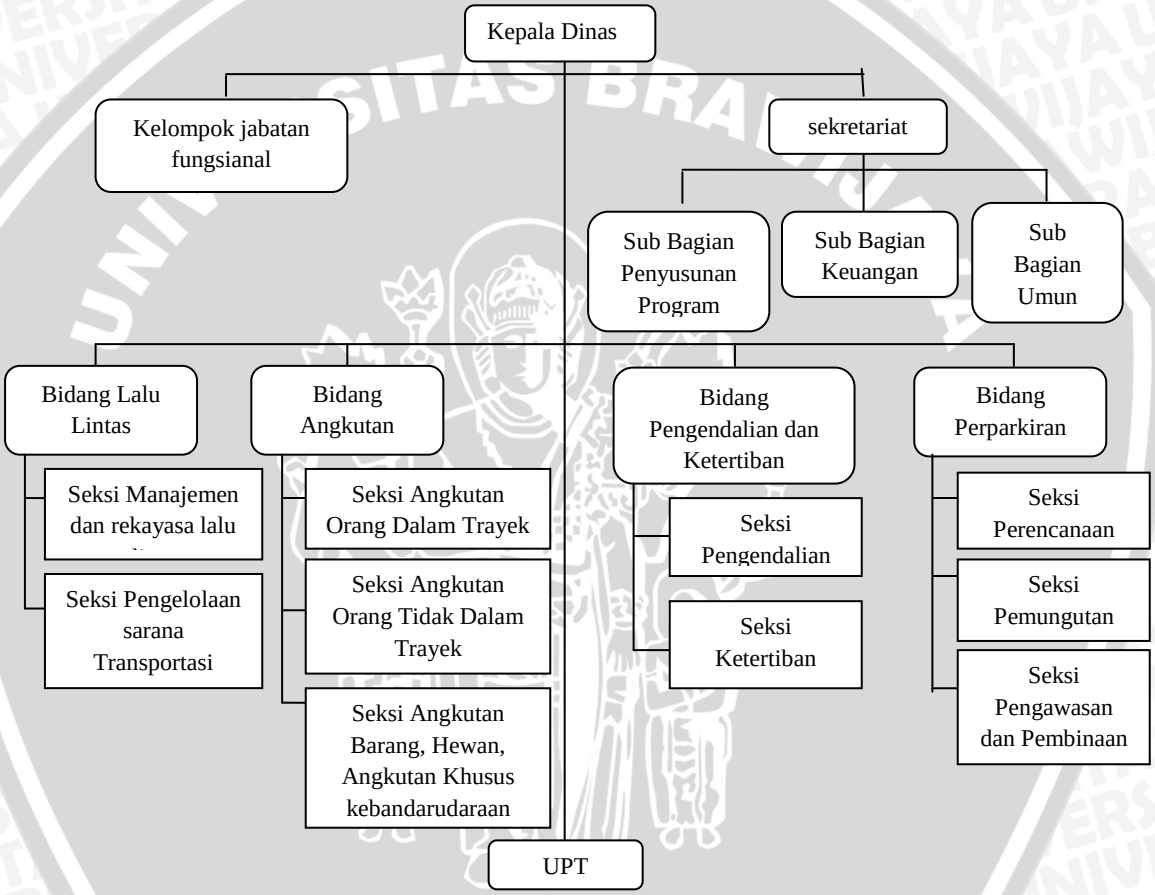
b. menyusun rencana kerja sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya berdasarkan Rencana Strategis Dinas sebagai pelaksana

Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (AKIP) dan penyusunan Laporan Akuntabilitas Kinerja Instansi Pemerintah (LAKIP).

b. Susunan Organisasi

Bagan 2

Susunan Organisasi Dinas Perhubungan



Sumber : data sekunder, diolah, 2012

c. Visi dan Misi

1. Visi

Terwujudnya Pelayanan Jasa Perhubungan yang aman, nyaman, tertib, teratur, bersih dan lancar

2. Misi

- Peningkatan sarana dan prasarana Jasa Perhubungan.
- Peningkatan Kinerja Aparatur sehingga cepat tanggap terhadap kebutuhan masyarakat akan pelayanan Jasa Perhubungan.
- Terciptanya koordinasi yang harmonis dengan instansi terkait.
- Mendorong terciptanya peningkatan Pendapatan Retribusi.[21]

B. Efektifitas Pasal 14 ayat 3 (c) terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi

1) Pelaksanaan rencana dan mekanisme pemindahan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi

Pertumbuhan dan perkembangan kehidupan dan mobilitas yang terjadi di kota Malang saat ini terjadi secara cepat dan terjadi selalu berkesinambungan sebagai akibat dari meningkatnya kebutuhan manusia akan sarana dan prasarana dengan melaksanakan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang kebijakan rencana tata ruang yang nantinya diharapkan akan mampu memberikan pengaruh yang besar dan baik pada pemerintahan yaitu dengan pengaturan rencana tata ruang wilayah (RTRW) yang jelas akan memberikan kemudahan kepada pemerintah dalam melaksanakan pembangunan dimasa yang akan datang dan bagi masyarakat itu sendiri akan

[21] Peraturan Walikota Malang nomor 55 tahun 2008 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan

memberikan dampak positif yaitu memberikan kenyamanan dan keamanan dalam menggunakan fasilitas-fasilitas umum seperti terminal. Tetapi melaksanakan pasal 14 ayat 3 (c) Perarturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 apabila terdapat halangan ataupun kendala yang dihadapi sehingga menyebabkan tidak optimalnya pelaksanaan pasal 14 ayat 3 (c) Perarturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011.

Penataan ruang perkotaan pemerintah daerah (pemda) harus memiliki daya inspirasi dan antisipasi yang tinggi terhadap perkembangan, operasional serta menjadi instrumen koordinasi penataan ruang daerah dan wilayah disusun sebagai wujud konsep pembangunan berencana dan berwawasan lingkungan hidup.

Malang merupakan kota terbesar kedua di Jawa Timur yang memiliki fungsi dan regional. Peran regional sendiri berfungsi sebagai pusat satuan wilayah pembangunan, sebagai pusat perdagangan, jasa industri yang telah mengalami kemajuan pesat. Perkembangan kota Malang yang pesat dari tahun ke tahun selalu mempengaruhi perkembangan kota Malang dalam jangka waktu yang panjang sehingga keberadaan rencana tata kota harus dipertahankan dan dijadikan acuan program pembangunan.

2) Rencana Pemindahan Terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi

Perkembangan pembangunan yang ada di kota Malang dapat dikatakan berkembang dengan pesat. Dalam pembangunan komplek perumahan yang dilaksanakan oleh para pengembang mengingat pada

awal mulanya sebenarnya pembangunan komplek perumahan ini memiliki fungsi sebagai sarana pemukiman. Selain itu, kota Malang yang merupakan kota tujuan para pelajar untuk melanjutkan ke jenjang perguruan tinggi sehingga hampir setiap tahunnya kota Malang menjadi kota yang dipenuhi oleh para calon-calon mahasiswa sehingga setiap tahunnya penduduk/warga kota Malang bertambah.

Dalam berkembangnya pembangunan kota Malang yang begitu cepat ini, tidak serta merta memberikan efek yang baik bagi kota Malang sendiri. Terdapat beberapa masalah yang timbul dengan adanya perkembangan kota Malang yang menjadi semakin lebih padat penduduk. Salah satu masalah yang timbul antara lain adalah kemacetan yang terjadi dimana-mana. Kemacetan di kota Malang tidak hanya terjadi di jalan-jalan protokol, melainkan juga terjadi di pinggir-pinggir kota Malang. Hal ini terjadi karena bertambahnya jumlah penduduk kota Malang yang juga berdampak dengan banyaknya kendaraan bermotor yang berada di jalan, baik kendaraan bermotor roda 4 ataupun roda 2. Dengan banyaknya jumlah kendaraan bermotor yang ada di jalanan, namun tidak diimbangi dengan perluasan jalan yang digunakan oleh para pengguna jalan sehingga terjadi ketidakseimbangan antara jumlah kendaraan bermotor yang ada dengan luas jalan yang digunakan. Hal ini berakibat terjadinya penumpukan pengendara kendaraan bermotor di jalan atau dengan kata lain terjadi kemacetan.

Salah satu titik rawan kemacetan yang ada di kota Malang adalah di daerah jalan raya Gadang, atau lebih tepatnya daerah di sekitar terminal Gadang dan pasar Gadang. Kemacetan tersebut dikarenakan menumpuknya volume angkutan kota yang berada di sepanjang jalan raya Gadang yang secara tidak langsung menggunakan bahu jalan untuk berhenti mencari penumpang sehingga mengganggu jalannya kendaraan umum yang melewati jalan Raya Gadang tersebut. Untuk mengatasi dan menghindari kemacetan yang semakin parah di daerah terminal/pasar Gadang tersebut, maka pemerintah kota Malang mengambil inisiatif untuk melakukan pemindahan atau pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi kota Malang dengan tujuan menguraikan kemacetan yang ada di daerah terminal/pasar Gadang. Hal tersebut dilakukan dengan pertimbangan luasnya terminal Hamid Rusdi kota Malang dan jalan menuju terminal Hamid Rusdi juga termasuk luas dan sepi, sehingga apabila para sopir angkutan kota berhenti dipinggiran jalan sekitar terminal Hamid Rusdi tidak menggangu jalannya kendaraan umum lainnya dan tidak terjadi kemacetan kembali.

Selain berfungsi untuk mengurangi atau menguraikan kemacetan yang terjadi di daerah sekitar terminal/pasar Gadang, pengalihfungsian terminal ini juga bertujuan untuk memberikan sarana dan prasarana yang

bermanfaat dan dapat memuaskan warga masyarakat yang menggunakan jasa terminal Hamid Rusdi beserta para sopir angkutan kota tersebut.[22]

3) Efektifitas Pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011

Seperti yang tercantum pada bab II bahwa agar hukum atau peraturan dapat berfungsi secara efektif senantiasa dikembalikan pada penegakan atau pelaksanaan hukum dengan memperhatikan faktor-faktor penegakan hukum, yaitu :

a) Kaidah Hukum,
b) Penegak Hukum,
c) Sarana atau Fasilitas,
d) Kesadaran hukum warga masyarakat.[23]

Dari ke-empat faktor-faktor di atas dapat diukur bagaimana Efektifitas pasal 14 ayat 3 (C) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang tahun 2010-2030 terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang menuju Terminal Hamid Rusdi yang diterapkan dalam lingkungan masyarakat demikian pembahasannya :

a) Kaidah Hukum

[22] Hasil wawancara yang dilakukan dengan Drs. Imam Effendy M.M selaku Kasi Angkutan Dalam Trayek DInas Perhubungan Kota Malang, tanggal 10 Januari 2013

[23] Zainudin, Ali, 2009, *Sosiologi Hukum,* Jakarta; Sinar Grafika, hlm.62

Faktor yang pertama mengenai kaidah hukum atau peraturan mengenai pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi, peraturan yang dimaksud adalah pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030 dalam hal Pengalihfungsian Terminal Gadang menuju Terminal Hamid Rusdi ini dibuat dan dimaksudkan sebagai acuan untuk Pemerintah Kota Malang dan pihak-pihak yang berwenang dalam mengelola dan menata wilayah tata ruang kota Malang agar dapat teratur dan sesuai dengan apa yang diinginkan serta mengembangkan prasarana transportasi yang ada di kota Malang.

Salah satu usaha yang dilakukan dalam mengembangkan prasarana transportasi yang ada di kota Malang ini adalah adanya Pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi yang bertujuan agar para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus mendapatkan sarana dan prasarana yang baik dalam kegiatan transportasinya dan bertujuan juga untuk memecah kemacetan yang ada di sekitar pasar Gadang akibat bertumpuknya para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus sehingga fungsi terminal Hamid Rusdi kembali dapat berjalan kembali sesuai dengan tujuannya.

Sesuai dengan apa yang dijelaskan dalam bab II bahwa peraturan yang ditetapkan oleh pemerintah haruslah dapat berlaku atau dilaksanakan di lingkungan masyarakat secara yuridis, sosiologis dan filosofis agar dapat berfungsi dalam pelaksanaannya. Dilihat dari sisi yuridis, pasal 14

ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 dalam hal pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi diterapkan di kaidah yang lebih tinggi tingkatannya yaitu Peraturan Daerah Provinsi Jawa Timur Nomor 2 Tahun 2006 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Provinsi Jawa Timur yang telah melahirkan kebijakan pemanfaatan ruang wilayah Provinsi Jawa Timur.

Selanjutnya ditinjau secara sosiologis pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi belum memenuhi unsur tersebut. Pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tersebut tidak dapat dipaksakan dalam pelaksanaannya serta masyarakat terutama para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus tidak mengetahui akan adanya peraturan tersebut dan masyarakat khususnya pengemudi/sopir angkutan kota dan bus tidak memahami isi pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi disebabkan mayoritas pengemudi/sopir angkutan dan bus tidak peduli dengan peraturan yang ada dan lemahnya SDM yang ada dikalangan tersebut.

Sedangkan ditinjau secara filosofis pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi sesuai dengan cita hukum sebagai nilai positif yang tertinggi yaitu sebagai usaha pemerintah dan

Dinas Perhubungan Kota Malang dalam pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi. Usaha pemerintah dan Dinas Perhubungan kota Malang dalam mengalihfungsikan terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi pada akhirnya akan berdampak pada arus lalu lintas yang ada di sekitar pasar Gadang menjadi lebih lancar dan terhindar dari kemacetan serta tersedianya sarana yang memadai bagi angkutan kota dan bus yang ada.

b) Penegak Hukum

Dinas Perhubungan Kota Malang merupakan penegak hukum yang menangani salah satunya tentang sarana dan prasarana transportasi agar peraturan yang ada dan mengatur tentang transportasi dapat ditegakkan. Pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi yang harusnya ditaati oleh warga masyarakat terutama para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus tetapi pada kenyataannya para warga terutama pengemudi/sopir angkutan kota dan bus tidak mempedulikan peraturan tersebut, hal tersebut dikarenakan lemahnya SDM yang ada serta ketidaktauan warga beserta sopir angkutan kota dan bus.[24]

Dinas Perhubungan mengirimkan personil-personil langsung untuk terjun ke lapangan, menurut struktur organisasi yang ada di Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menanggulangi permasalahan yang timbul dari pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid

[24] Hasil wawancara yang dilakukan terhadap responden penelitian yang terdiri dari beberapa sopir bus dan sopir angkutan kota yang berada di sekitar pasar Gadang, tanggal 28 desember 2012

Rusdi, Dinas memiliki bagian tersendiri yang mengurusi khusus tentang angkutan dan terminal untuk memberikan wawasan, sosialisasi dan pengawasan terhadap penerapan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi. Namun kenyataan yang terjadi terdapat ketidaktegasan pihak penegak hukum dalam hal ini Dinas Perhubungan dalam menanggulangi permasalahan tersebut.[25]

c) Sarana dan Fasilitas

Melaksanakan usaha pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi kota Malang perlu adanya suatu hal yang mendukung untuk melakukan kegiatan tersebut agar dalam pelaksanaan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi dapat berjalan dengan maksimal.

Fasilitas yang terdapat di Dinas Perhubungan kota Malang khususnya yang ada di terminal Hamid Rusdi untuk memperlancar penerapan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi adalah tempat atau lahan bagi angkutan kota dan bus yang cukup luas dan sudah teratur dan rapi. Selain itu, fasilitas lain yang di dapatkan oleh para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus adalah kondisi jalan yang baru menuju terminal Hamid Rusdi, serta lebar jalan yang luas sehingga dapat mencegah kemacetan dan perjalanan menjadi aman dan nyaman.

[25] Hasil observasi penulis langsung di sekitar terminal Gadang, tanggal 10 Januari 2013

d) Kesadaran Hukum Warga Masyarakat

Faktor yang terakhir merupakan faktor yang berpengaruh terhadap efektifitas hukum, dalam pelaksanaannya kesadaran hukum adalah kesadaran yang dilaksanakan atau ditaati oleh warga masyarakat. Pada dasarnya adanya penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah di kota Malang adalah semata-mata untuk kepentingan kenyamanan publik warga masyarakat, penumpang publik dan sopir angkutan sendiri.

Masyarakat publik kota Malang terutama pengemudi/sopir angkutan kota dan bus perlu lebih mengetahui tentang pasal tersebut sehingga dapat lebih mengerti dengan adanya pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 yang pada dasarnya ditujukan pada para pengguna angkutan kota dan khususnya para sopir angkutan kota dan bus sehingga pasal tersebut dapat terlaksana dengan baik dan memberikan manfaat bagi masyarakat pengguna jalan dan para sopir angkutan. Banyaknya pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang melanggar dan tidak menghiraukan peraturan yang ada tersebut dapat mengakibatkan terjadinya kemacetan dan bahkan memberikan dampak kerugian kepada pengemudi/sopir angkutan kota itu sendiri serta pengguna jalan lainnya.

Aplikasi peraturan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi diharapkan mampu mengurai atau mengurangi kemacetan yang terjadi di daerah sekitar pasar Gadang atau terminal

Gadang. Walaupun kemacetan yang terjadi di daerah pasar Gadang tidak semuanya disebabkan oleh adanya aktifitas terminal yang mengganggu lalu lintas daerah sekitar.

Pandangan masyarakat Indonesia khususnya Kota Malang masih tergolong sebagai masyarakat yang menganut disiplin yang relatif rendah dalam semua lini aktifitas kehidupan, termasuk berdisiplin berlalu lintas di jalan raya dan berdisiplin untuk menganut dan menerapkan sebuah peraturan yang ada. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh warga masyarakat kota Malang terutama pengemudi/sopir angkutan kota dan seringnya warga masyarakat beserta sopir angkutan kota tidak memperdulikan dan menghiraukan peraturan yang ada. Masih diperlukan suatu penelitian menyeluruh dan sejauhmana tingkat disiplin warga masyarakat dan pengemudi/sopir angkutan kota terhadap peraturan yang ada dan mengatur. Disiplin dalam melaksanakan peraturan yang ada bisa ditinjau dari kemampuan seseorang warga masyarakat atau pengemudi/sopir angkutan kota dalam menguasai konsep teoritik dan praktikal peraturan-peraturan yang ada. Dapat juga diamati dalam penelitian ini tentang pemahaman disiplin adalah disiplin terhadap sebuah peraturan yang ada terutama yaitu tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang apakah sudah berjalan dengan baik apa tidak dan apakah masyarakat beserta pengemudi/sopir angkutan kota telah menggunakan terminal Hamid Rusdi sesuai dengan fungsi dan manfaatnya.

Selain itu, pengetahuan masyarakat terutama para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada di kota Malang mengenai pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi yang tertera pada pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 sangatlah minim dengan sumber daya manusia yang rendah. Masyarakat terutama pengemudi/sopir angkutan kota dan bus kebanyakan tidak megetahui dan memahami apa isi dari pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang rencana tata ruang wilayah kota Malang terutama pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi.

Jadi, pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 yang berlaku di Kota Malang tersebut dapat dikatakan *masih kurang efeketif*, dikarenakan faktor kaidah hukum, penegak hukum dan faktor dari masyarakat. Dari faktor kaidah hukum, pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi tidak berlaku secara sosiologis yaitu masyarakat atau para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada di kota Malang belum menerima peraturan tersebut. Dari segi penegak hukum, kurangnya pengawasan di tempat yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan sebagai pihak yang berwenang dan kurang tegasnya para penegak hukum dalam mengatasi para pengemudi/sopir yang tidak mematuhi peraturan tersebut. Dan dari segi faktor masyarakat, masih banyaknya pengemudi/sopir angkutan kota dan pengemudi bus di Kota

Malang yang tidak menghiraukan peraturan tersebut terbukti dengan masih banyaknya pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang masih berada di sekitar terminal Gadang dan tidak mau menuju terminal Hamid Rusdi seperti gambar di bawah ini :

Gambar 1

Kondisi sekitar pasar Gadang

Selain itu warga masyarakat juga enggan untuk menuju terminal Hamid Rusdi dan lebih memilih untuk menunggu angkutan kota di terminal yang lama yaitu terminal Gadang, sehingga membuat kondisi terminal Hamid Rusdi menjadi sepi. Hal tersebut sesuai dengan gambar yang ada di bawah ini :

Gambar 2

Suasana Terminal Hamid Rusdi Kota Malang

Dilihat dari gambar tersebut, Nampak pada gambar tersebut dari depan terminal Hamid Rusdi kota Malang yang terlihat lengah dan sepi dari aktifitas terminal. Dari gambar tersebut dapat terlihat tidak adanya calon penumpang yang lalu lalang di sekitar terminal, selain itu tidak adanya aktifitas angkutan kota yang lalu lalang masuk dan keluar terminal Hamid Rusdi kota Malang.

C. Hambatan dalam Pelaksanaan Efektifitas Pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang nomor 4 tahun 2011

Untuk mengetahui faktor-faktor yang menghambat penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 Tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang terhadap Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi Kota Malang yang masih kurang efektif di Kota Malang antara lain :

1. Kekurangtahuan pengemudi/sopir angkutan kota beserta masyarakat akan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju Hamid Rusdi.
2. Penerapan tersebut juga timbul karena kurangnya kesadaran masyarakat atau pengemudi/sopir angkutan kota akan ketertiban dalam mematuhi peraturan yang ada dan berlaku.

3. Pengemudi/sopir angkutan kota yang ada di terminal Gadang tidak mau fungsi terminal Gadang dipindah menuju ke terminal Hamid Rusdi dan lebih memilih tetap berada di sekitar terminal Gadang.
4. Jalan yang dilalui menuju terminal Hamid Rusdi terhalang oleh para pedagang yang menggunakan bahu jalan untuk menjual dagangannya.
5. Kurangnya sosialisasi yang mendukung pelaksanaan undang-undang yang ada terutama dalam hal ini Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tersebut serta serta ketidaktegasan penegak hukum di lapangan menjadi faktor penghambat.

Pada pengemudi/sopir angkutan kota tersebut kurang mengetahui mengenai pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi kota Malang dikarenakan mutu pendidikan pada sopir angkutan kota yang ada di kota Malang berada di kalangan menengah, kebanyakan pendidikan sopir angkutan kota yang berada di kota Malang adalah lulusan smk[26]. Hal ini juga mempengaruhi efektif atau tidak efektif pasal tersebut di kota Malang karena tingkat pengetahuan para sopir mempengaruhi sopir tersebut dapat mengetahui peraturan tersebut dengan baik atau tidak. Selain itu, kebanyakan masyarakat dan para pengemudi tidak peduli dengan adanya suatu peraturan perundang-undangan yang berlaku.

[26] Hasil wawancara yang dilakukan terhadap responden penelitian yang terdiri dari beberapa sopir bus dan sopir angkutan kota yang berada di sekitar pasar Gadang, tanggal 28 desember 2012

Faktor lainnya yaitu kurangnya kesadaran warga masyarakat kota Malang dan terutama para pengemudi/sopir angkutan kota yang ada di kota Malang untuk mematuhi peraturan yang berlaku. Warga dan para pengemudi/sopir angkutan kota lebih memilih menutup telinga dengan peraturan yang ada, terutama para pengemudi/sopir angkutan kota lebih mementingkan memiliki penumpang yang ramai, menghasilkan uang dan setoran yang lancar. Para pengemudi/sopir angkutan kota tidak mengkhawatirkan atau memperdulikan dengan beralihnya fungsi terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi karena dianggap tidak memberi manfaat yang signifikan bagi para pengemudi/sopir angkutan kota. Pada dasarnya warga masyarakat terutama pengemudi/sopir angkutan kota yang ada di Kota Malang harus didasarkan asas keterbukaan, kebersamaan dan ketertiban (umum). Dengan demikian maka setiap warga masyarakat terutama para pengemudi/sopir angkutan kota seharusnya mengetahui dan mematuhi aturan-aturan yang berlaku di kota Malang. Tidak jarang jika hal tersebut diabaikan maka akan terjadi ketidakpaduan antara peraturan yang ada dengan keadaan yang sebenarnya, terutama apabila pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pengalihfungsian Terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi ini diabaikan maka akan terjadi kemacetan lalu lintas di sekitar terminal Gadang karena pengemudi/sopir angkutan memenuhi jalanan sekitar.

Faktor lain yang mempengaruhi penerapan pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang adalah ketidakinginan

para pengemudi/sopir angkutan kota untuk dipindah menuju terminal Hamid Rusdi kota Malang dan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus tersebut lebih memilih untuk menetap (ngetem) di sekitar terminal atau pasar Gadang.

Tabel 1

Pendapat Warga dan sopir Angkutan/Bus

	Setuju	tidak setuju	Jumlah	%
Sopir	2	9	11	73,3 %
Masyarakat	2	2	4	26,7%
Total			15	100%

Sumber : Data Primer, diolah, 2012

Ketidakmauan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada terminal Gadang terhadap dipindahkannya fungsi terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi dikarenakan beberapa alasan. Antara lain adalah :

a. Jarak terminal Hamid Rusdi yang terlampau jauh dari terminal Gadang.

Dengan dipindahkannya fungsi terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang, otomatis merubah jarak tempuh yang akan dilalui oleh para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus. Karena jarak terminal yang baru dengan terminal yang lama terlampau jauh yaitu kurang lebihnya sekitar 1,5 (satu setengah) kilometer dari jarak terminal yang lama. Hal tersebut membuat para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus enggan menuju

terminal Hamid Rusdi karena jarak tempuh yang jauh membuat bahan bakar (bensin) yang dibutuhkan menjadi lebih banyak.

b. Kondisi terminal baru yang sepi dari penumpang

Di samping kondisi terminal Hamid Rusdi yang lebih jauh dari tempat terminal yang lama, faktor lainnya yang membuat para pengemudi/sopir angkutan kota enggan untuk menuju terminal Hamid Rusdi adalah sepinya kondisi terminal yang baru, terminal yang baru sepi dari penumpang. Hal ini karena pusat perekonomian berada di terminal Gadang karena letaknya berdekatan dengan pasar besar Gadang sehingga membuat para penumpang lebih ramai di sekitar terminal Gadang yang lama.[27]

Adanya faktor lain yang mempengaruhi penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 terhadap pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi adalah faktor yang berasal dari para pedagang pasar Gadang. Para pedagang pasar Gadang terlalu mengunakan bahu jalan dalam berjualan di sekitar pasar Gadang, sehingga menyebabkan kemacetan yang dapat merugikan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus karena dapat menghambat waktu para sopir tersebut.[28]

---

[27] Hasil wawancara yang dilakukan terhadap responden penelitian yang terdiri dari beberapa sopir bus dan sopir angkutan kota yang berada di sekitar terminal Gadang, tanggal 28 desember 2012

[28] Hasil wawancara yang dilakukan dengan Drs. Imam Effendy M.M selaku Kasi Angkutan Dalam Trayek DInas Perhubungan Kota Malang, tanggal 10 Januari 2013

Faktor terakhir yang mempengaruhi penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 terhadap pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi adalah kurang sosialisasi yang mendukung pelaksanaan undang-undang yang ada terutama dalam hal ini Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju Terminal Hamid Rusdi. Seharusnya perlu diadakannya sosialisasi tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi kepada warga masyarakat dan para pengemudi/sopir angkutan kota yang ada di Kota Malang sehingga mengetahui telah adanya peraturan yang ada dan mengatur tentang beralihnya fungsi terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi. Selain itu para penegak hukum yang ada di lapangan harusnya bertindak tegas jika mengetahui bahwa masih banyak para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang berhenti di sekitar pasar Gadang dan menyuruh masuk menuju terminal Hamid Rusdi.

D. Solusi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam menangani kendala efektifitas pasal pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011

Dalam melaksanakan upaya untuk mengatasi hambatan yang timbul dalam penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal

Hamid Rusdi Dinas Perhubungan Kota Malang tidak berjalan sendiri, tetapi juga melakukan kerja sama dengan dinas-dinas pemerintah lain. Dinas pemerintahan yang melakukan kerja sama dengan Dinas Perhubungan Kota Malang antara lain adalah Pemerintah Kota Malang beserta pihak Kepolisian Kota Malang.

Dari hasil wawancara dengan Drs. Imam Effendy M.M selaku Kasi Angkutan Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang menyatakan bahwa dalam upayanya untuk mengatasi permasalahan terhadap penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi ini, Dinas Perhubungan, Pemerintah Kota Malang beserta Kepolisian Kota Malang memberikan pengarahan terhadap para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus agar mematuhi peraturan yang berlaku terutama pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang sehingga para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus dapat menggunakan terminal Hamid Rusdi sesuai fungsinya dan tidak ada pengemudi/sopir angkutan kota yang mencari/menunggu penumpang di sekitar pasar Gadang sehingga menimbulkan kemacetan.

Selain itu, dalam upayanya untuk mengatasi permasalahan penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tersebut, Dinas Perhubungan melakukan shock terapi kepada para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada di sekitar terminal Gadang. Hal tersebut dilakukan dengan melakukan inspeksi mendadak disekitar pasar Gadang bersama kepolisian setempat kepada pengemudi/sopir angkutan kota

dan bus yang ada di sekitar pasar Gadang dengan mengarahkan dan menyuruh masuk menuju terminal Hamid Rusdi. Operasi tersebut dinamakan dengan operasi gabungan yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan bagian Angkutan, lalu lintas beserta pihak kepolisian.

Apabila pengarahan yang diberikan oleh Pemerintah Kota Malang dan Dinas Perhubungan Kota Malang kepada para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus telah dapat dilakukan dan dipatuhi oleh para pengemudi/sopir angkutan, serta operasi yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang dilakukan dalam jangka waktu sesering mungkin, pasti akan dapat dipastikan bahwa penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 akan berjalan dengan lancar dan baik. Begitu pula dengan tujuan dibangunnya terminal Hamid Rusdi yang akan berjalan sesuai dengan fungsi dan manfaatnya. Sehingga tidak akan kita jumpai lagi angkutan-angkutan dan bus yang berjajar di sekitar pasar Gadang dan jalanan akan bebas dari kemacetan.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari pembahasan diatas, penulis menarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Ditinjau dari 4 faktor yang mempengaruhi penegakan atau pelaksanaan hukum serta dari keadaan yang terjadi secara nyata di kota Malang terhadap kondisi yang ada di sekitar terminal Hamid Rusdi maupun di sekitar pasar Gadang mengenai penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 terhadap pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi, maka dapat penulis simpulkan bahwa efektifitas pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 terhadap pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi masih *belum berjalan dengan efektif*.

   Dikatakan belum efektif dikarenakan faktor kaidah hukum, penegak hukum dan faktor masyarakat. Dari faktor kaidah hukum, pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi tidak berlaku secara sosiologis yaitu masyarakat atau para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada di kota Malang belum bisa menerima peraturan tersebut. Dari segi penegak hukum, kurangnya pengawasan di tempat yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan sebagai pihak yang

berwenang dan kurang tegasnya para penegak hukum dalam mengatasi para pengemudi/sopir yang tidak mematuhi peraturan tersebut. Dan dari segi faktor masyarakat, masih banyaknya pengemudi/sopir angkutan kota dan pengemudi bus di Kota Malang yang tidak menghiraukan peraturan tersebut terbukti dengan masih banyaknya pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang masih berada di sekitar terminal Gadang dan tidak mau menuju terminal Hamid Rusdi

2. Faktor – faktor yang menghambat penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang terhadap pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang yang masih kurang efektif di Kota Malang antara lain :

   a. Kurangnya pengetahuan pengemudi/sopir angkutan kota beserta masyarakat akan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju Hamid Rusdi.
   b. Penerapan tersebut juga timbul karena kurangnya kesadaran masyarakat atau pengemudi/sopir angkutan kota akan ketertiban dalam mematuhi peraturan yang ada dan berlaku.
   c. Pengemudi/sopir angkutan kota yang ada di terminal Gadang tidak mau fungsi terminal Gadang dipindah menuju ke terminal Hamid Rusdi dan lebih memilih tetap berada di sekitar terminal Gadang karena memiliki beberapa alasan antara lain :

1) Jarak terminal Hamid Rusdi yang terlampau jauh dari terminal Gadang.
2) Kondisi terminal baru yang sepi dari penumpang

d. Jalan yang dilalui menuju terminal Hamid Rusdi terhalang oleh para pedagang yang menggunakan bahu jalan untuk menjual dagangannya.
e. Kurangnya sosialisasi yang mendukung pelaksanaan undang-undang yang ada terutama dalam hal ini Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tersebut serta tidak tegasnya penegak hukum yang ada di lapangan.

3. Untuk mengatasi hambatan yang timbul dalam penerapan pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 tahun 2011 tentang Pengalihfungsian Terminal Gadang Menuju Terminal Hamid Rusdi Dinas Perhubungan Kota Malang dalam hal ini bekerja sama dengan pemerintah kota Malang beserta pihak kepolisian melakukan sosialisasi kepada masyarakat terutama kepada para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang berada di sekitar pasar Gadang mengenai pasal 14 ayat 3 (c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi Kota Malang sehingga para warga masyarakat tentunya para sopir angkutan kota dan bus dapat melaksanakan dan mentaati peraturan tersebut dengan baik.

Selain itu, dalam mengatasi hambatan yang terjadi tersebut Dinas Perhubungan Kota Malang beserta pihak yang berwajib (polisi) memberikan shock terapi berupa inspeksi mendadak terhadap para pengemudi/sopir

angkutan kota dan bus yang berhenti dan mencari penumpang di sekitar pasar Gadang yang kemudian para pengemudi/sopir angkutan tersebut disuruh pergi dan diarahkan menuju dan masuk ke terminal Hamid Rusdi.

B. SARAN

Dari pembahasan serta kesimpulan yang telah dipaparkan diatas, saran yang dapat penulis sampaikan adalah :

1) Bagi Dinas Perhubungan

   Dinas Perhubungan hendaknya bergerak cepat untuk mengatasi permasalahan yang terjadi di kalangan para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus dengan cara sering melakukan sosialisasi, memberikan shock terapi dan inspeksi mendadak kepada para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada di sekitar pasar Gadang agar para pengemudi pengemudi/sopir angkutan kota dan bus merasa sadar dan memiliki rasa tanggung jawab untuk selalu mematuhi peraturan yang berlaku. Dan apabila para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus masih tetap berada di sekitar pasar Gadang maka pihak Dinas Perhubungan harus tegas memberi sanksi agar para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus mendapat efek jera dan tidak melanggar peraturan

2) Bagi Pemerintah Kota Malang

   Pemerintah kota Malang juga harus bekerja sama dengan Dinas Pasar terkait untuk menertibkan para pedagang pasar Gadang yang menggunakan sebagian jalan menuju terminal Hamid Rusdi untuk berjualan. Karena hal tersebut dapat membuat kemacetan yang terjadi di sekitar pasar Gadang

menuju terminal Hamid Rusdi sehingga para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus enggan menuju dan masuk ke terminal Hamid Rusdi.

Pemerintah kota Malang juga dapat mempertimbangkan untuk memindahkan pasar Gadang di sekitar terminal Hamid Rusdi mengingat faktor para pengemudi tidak mau menuju ke terminal Hamid Rusdi karena faktor sepinya penumpang di sekitar terminal. Sehingga apabila pasar Gadang dipindah di sekitar terminal Hamid Rusdi maka akan membuat terminal Hamid Rusdi menjadi ramai karena adanya aktifitas di sekitar pasar.

3) Bagi Masyarakat dan sopir angkutan kota/bus

Warga masyarakat beserta pengemudi/sopir angkutan kota dan bus yang ada di sekitar pasar Gadang hendaknya mau bekerja sama agar pasal 14 ayat 3(c) Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang pengalihfungsian terminal Gadang menuju terminal Hamid Rusdi dapat berjalan efeketif dan memberikan manfaat bagi seluruh warga masyarakat serta para pengemudi/sopir angkutan kota dan bus.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

Departemen Pendidikan Nasional, 2012, *Kamus Besar Bahasa Indonesia edisi Kedua,* Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama.

Mulyana Kusumah, 1986, *Perspektif, Teori dan Kebijaksanaan Hukum,* Jakarta: Rajawali.

Satjipto Rahardjo, 2000, *Ilmu Hukum.*Bandung: Citra Aditya Karya Bhakti.

Juniarso Ridwan dan Achmad Sodik Sudrajat, 2008, *Hukum Tata Ruang,* Bandung: Nuansa.

Soerjono Soekanto, 1983, *Beberapa Aspek Sosio Yuridis Masyarakat,* Bandung: Alumni.

Soerjono Soekanto, 1983, *Beberapa Permasalahan Hukum Dalam Kerangka Pembangunan Nasional di Indonesia,* Jakarta: CV. Sinar Baru.

Soerjono Soekanto, 1985, *Efektifitas Hukum dan Peranan Sanksi,* Bandung: Remadja Karya.

Zainudin Ali, 2009, *Sosiologi Hukum,* Jakarta; Sinar Grafika

Peraturan Perundang-undangan :

Undang-undang Nomor.26 Tahun 2007 tentang Penataan Ruang

Keputusan Menteri Pemukiman dan Prasarana Wilayah No. 32/KPTS/2002 tentang Penetapan Enam Pedoman Bidang Penataan Ruang

Peraturan Daerah Kota Malang Nomor 4 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kota Malang Tahun 2010-2030

Peraturan Walikota Malang Nomor 55 Tahun 2008 tentang Uraian Tugas Pokok, Fungsi dan Tata Kerja Dinas Perhubungan

Internet :

http://wisatamalangtransport.blogdetik.com/2012/07/27/pemerintah-kota-malang-kota-malang-profil-kota-malang/ (diakses pada 10 September 2012)

http://www.artikata.com/arti-357572-pengalihfungsian.html (diakses pada agustus 2012)

http://id.wikipedia.org/wiki/Kota_Malang (diakses November 2012)