

BAB I

PENDAHULUAN

1. Latar Belakang Masalah

Transportasi atau angkutan ialah suatu perpindahan dari satu tempat ke tempat lain yang menggunakan alat transportasi, yang digerakan oleh manusia, hewan dan mesin. Transportasi pada konsepnya yakni perjalanan antara asal dan tujuan. Perjalanan ialah suatu perpindahan barang ataupun orang antara dua tempat yang terpisah untuk kegiatan individu maupun kelompok didalam masyarakat.¹ Transportasi merupakan suatu kegiatan yang sangat penting di Indoneisa, hal itu karena beberapa faktor, yang diantaranya kondisi geografis terdiri atas pulau besar dan kecil, yang sebagaian juga terdiri laut, sungai, dan danau yang sangat membutuhkan transportasi baik darat, air dan udara untuk menjangkaunya.²

Indonesia berdasarkan letak geografis terdiri dari 13.667 pulau, sehingga diperlukan sarana transportasi atau angkutan yang mencukupi serta membantu dalam memberikan layanan kepada masyarakat hingga ke pelosok tanah air baik dari sarana jalur darat, laut, dan udara. Kondisi tersebut memotivasi dan menjadi alasan mengapa diperlukan sarana transportasi yang memadai sehingga tidak memperlambat kemajuan dan perkembangan yang serba modern ini, sebab jika tidak tentunya berdampak pada kemajuan bangsa kita yang semakin tertinggal jauh dengan bangsa-bangsa lain yang transportasinya maju.³ Maka dari itu kondisi tersebut menuntut pemerintah untuk memperhatikan pengaturan hukum dalam mengatur sektor keamanan dan kenyamanan dalam menjalankan sistem transportasi. Sehingga dengan

¹ Amsal, *Kebijakan Pengembangan Transportasi Perotaan*, Jakarta, Indocamp, 2018, hlm.9

² Yudha Prakoso, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Akibat Pelanggaran Tarif Yang Dilakukan Oleh Kru Bus", Skripsi, (Jember: Program Studi Ilmu Hukum Strata 1 (S1) Fakultas Hukum Universitas Negeri Jember, 2016), hlm.1

³ Woro Winandi. Dkk, *Manajemen Angkutan Umum*, Surabaya, Narotama University Press, 2017, Hlm. 1

beberapa hal tersebut dapat menjaga daya minat masyarakat terhadap transportasi umum.

Pemerintah telah mengeluarkan kebijakan diantaranya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang selanjutnya disebut UULAJ, Hal itu bertujuan untuk pengembangan sektor transportasi. Peran penting sektor transportasi dapat dicapai secara maksimal dan optimal dengan mendukung terkait beberapa hal penyelenggaraan transportasi. Salah satunya yang strategis terkait dengan aspek peraturan perundang-undangan dibidang penyelenggaraan transportasi. Hal itu melibatkan berbagai pihak seperti pemerintah, swasta, dan pemerintah daerah terlibat dalam penyelenggaraan angkutan, dan masing-masing pihak mempunyai kewajiban dan haknya, misalnya perusahaan angkutan umum dan penumpang, tidak terlepas dari konteksnya untuk menciptakan dan melindungi penumpang sebagai salah satu alasan penyelenggaraan transportasi untuk menjamin kepastian hukum.⁴

Kebijakan yang diatur dalam UULAJ Pasal 141 ayat (1) dijelaskan bahwasanya “perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal, diantaranya keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkaun, kesetaraan serta keteraturan”. Dan dalam ayat (3) dijelaskan bahwa ketentuan lebih lanjut diatur dalam peraturan menteri.

Akibat kewenangan yang diberikan oleh UULAJ maka keluarlah peraturan menteri perhubungan No 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang selanjutnya disebut Permenhub No. 98 Tahun 2013. Didalam peraturan menteri Permenhub No. 98 Tahun 2013 tersebut dijelaskan dalam Pasal 2 ayat (2) standar pelayanan minimal yang selanjutnya disebut SPM meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Dan dalam Pasal 2 ayat (3) dijelaskan bahwasannya SPM dibedakan dari jenis

⁴ Krisnadi Nasution, *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Umum*, Jurnal Ilmu Hukum Vol. 8, No. 16, Surabaya: Universitas 17 Agustus 1945, 2018, Hlm 113

pelayanan yang diantaranya yakni angkutan antar kota antar provinsi. Lalu terdapat perubahan yang mana Permenhub No. 98 Tahun 2013 dirubah dalam peraturan menteri perhubungan No 29 Tahun 2015 tentang perubahan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek atau yang selanjutnya disebut Permenhub No. 29 Tahun 2015.

Permenhub No. 29 Tahun 2015 merubah dan menambahkan beberapa standar pelayanan minimal bus antar kota antar provinsi atau yang selanjutnya disebut AKAP. Perubahan tersebut mencakup keselamatan dan kenyamanan. Perubahan tersebut diantaranya mengenai penambahan 11 SPM baru. Penambahan tersebut merupakan bentuk penjaminan serta standarisasi pelayanan minimal bus AKAP sehingga diharapkan dengan perubahan dan penambahan dalam peraturan tersebut dapat menjamin hak dan kewajiban pelaksanaan operasional bus AKAP. Karena standarisasi sangat diperlukan memnuhi hak masyarakat baik secara aman, nyaman, dan terjangkau dalam penyelenggaraan angkutan umum. Tolak ukur pelayanan adalah acuan pelayanan untuk mempertemukan tingkat kepentingan dari berbagai pihak yang terkait dalam suatu sistem pelayanan.⁵

Provinsi Jawa timur memiliki beberapa jenis transportasi umum, yang mana transportasi tersebut beroperasi berangkat dari terminal purabaya menuju ke kabupaten atau kota masing-masing sesuai rute yang telah ditentukan. Salah satu transportasi yakni bus AKAP yakni bus sugeng rahayu. Bus sugeng rahayu merupakan perusahaan otobus terletak di Kabupaten Sidoarjo, didirikan pada tahun 1981 beralamat di KM 25 Krian Jl. Raya Surabaya-Krian, Sidoarjo Jawa Timur. PT Selamat Sugeng Rahayu perusahaan yang beroperasi di bidang transportasi umum yang memiliki rute Surabaya hingga Yogja. Dalam

⁵ Imam Basuki, *Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan*, Jurnal Transportasi Vol. 8 No. 1 57-66, Yogyakarta: Universitas Gadjah Mada 2018, Hlm 63

mengoperasikan bus AKAP terdapat beberapa kru. Kru bus tersebut jika bus umum terdiri dari sopir, kernet, dan kondektur.⁶

Kru bus umum AKAP wajib mematuhi tentang peraturan SPM angkutan umum yang diantaranya yakni mengenai keamanan, keselamatan, dan kenyamanan. Hal itu dikarenakan suatu pekerjaan yang membutuhkan konsentrasi yang tinggi adalah mengemudikan kendaraan, maka dari itu para pekerja angkutan umum harus dalam kondisi yang prima dan berkonsentrasi dalam melakukan pekerjaannya⁷. Sehingga keamanan, keselamatan, dan kenyamanan penumpang bisa terjamin. Pada saat pengoperasian kendaraan pengemudi harus tetap dalam keadaan prima dan berkonsentrasi dalam berkendara, hal tersebut agar pengemudi dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas sebagai mana yang terjadi dibanyak negara khususnya pada negara berkembang seperti Indonesia.⁸

Salah satu faktor keselamatan diatur dalam Permenhub No. 29 Tahun 2015 dibagian lampiran keselamatan pengemudi bagian a nomor 2a dijelaskan bahwanya kru bus angkutan umum wajib istirahat dengan durasi waktu 15 menit setelah berkendara selama 2 (dua) jam berturut-turut. Akan tetapi salah satu fakta yang melibatkan bus sugeng rahayu, yang dimuat dalam berita Kompas.com dimana terdapat Kecelakaan dialami oleh bus AKAP yakni PO. Sugeng Rahayu yang menabrak motor di daerah Kabupaten Madiun. Dalam kecelakaan tersebut direktur Safety Defensive Consultant Indonesia berpendapat bahwasanya perusahaan bus hanya menentukan target waktu ketibaan dengan toleransi yang sedikit, sehingga waktu istirahat dikesampingkan. Dalam mengemudikan bus dengan kondisi lelah bisa

⁶ Nuril Faradisa, *Perilaku Kru Bus Yang Meresahkan Masyarakat Pengguna Jasa Angkutan Umum*, Skripsi, (Surabaya: Program Studi Ilmu Sosial Strata 1 (S1) Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik Universitas Islam Negeri Surabaya, 2018), hlm.1

⁷ Nunuj Nurdjanah Dan Reni Puspitasari, Faktor Yang Berpengaruh Terhadap Konsentrasi Pengemudi, *Warta Penelitian Perhubungan*, Volume 29, Nomor 1, 2018, Hlm 2

⁸ Yogi Arisandi Dkk, *Kajian Kinerja Keselamatan Bus Antar Kota Dalam Provinsi Di Jawa Timur*, *Jurnal Rekayasa Sipil* / Volume 9, No.1 Issn1978 – 5658, Malang : Universitas Brawijaya, 2015, Hlm 54

mengakibatkan dua hal, overthinking dan micro sleep. Overthinking adalah pengemudi yang tidak bisa berpikir jernih, sehingga perilakunya menjurus tidak terkontrol. Hal tersebut memaksakan pengemudi untuk tetap bugar dengan minum energy drink. Ketika badan lelah dan dipaksakan dengan bermacam cara, maka tibulah overthink dan overact, yang akhirnya menjadikan pengemudi agresif di jalan. Kemudian micro sleep bisa dialami saat pengemudi sangat kelelahan. Sehingga otak tertidur namun fisiknya tetap normal, sehingga bisa berakibat kecelakaan yang fatal.⁹ Tidak sampai disitu berdasarkan data yang didapat dalam operasi Ramp check jelas natal dan tahun baru di Terminal purabaya diperoleh data sebagai berikut :

Tabel 1. Data ramp chek jelang natal dan tahun baru

NO	TGL	NO. KEND	NAMA PO	TRAYEK	LAIK / TIDAK LAIK	TINDAKAN	KETERANGAN
1	14/12/2021	S 7559 US	PT EKA MIRA PRIMA SENTOSA	Magelang - Surabaya	Laik		
2	14/12/2021	W 7205 UZ	SUGENG RAHAYU	Jogja - Surabaya	Tidak Laik	Tilang PPNS	Kaca retak
3	14/12/2021	N 7255 UQ	PT. AKAS KISARA BAROKAH	Surabaya - Kalianget	Tidak Laik	Tilang PPNS	Kaca Depan Pecah
4	14/12/2021	AA 1609 DA	INDO TRANSPORT ABDIMAS	Situbondo - Surabaya	Laik		
5	14/12/2021	S 7434 UA	RAJAWALI INDAH	Bojonegoro - Surabaya	Laik		
6	14/12/2021	N 7289 UG	PT RESTU ABDI	Malang - Ponorogo	Laik		
7	14/12/2021	N 7973 UG	PT RESTU ABDI	Ponorogo - Malang	Laik		
8	14/12/2021	AG 7738 US	PT HARAPAN JAYA PRIMA	Tulungagung - Surabaya	Laik		
9	14/12/2021	N 7625 UA	PT LAKSANA ANDA	Malang - Surabaya	Laik		
10	14/12/2021	N 7159 UV	PT LADJU SRIKANDI MANDIRI	Surabaya - Jember	Laik		
11	14/12/2021	N 7908 UF	PT BAGONG DEKAKA MAKMUR	Surabaya - Blitar	Laik		
12	14/12/2021	N 7908 UR	PT AKAS KISARA BAROKAH	Surabaya - Kalianget	Laik		
13	14/12/2021	N 7154 UV	PT LADJU SENTOSA MANDIRI	Bondowoso - Surabaya	Laik		
14	14/12/2021	N 7645 US	PT ANDRY FEBIOLA TRANSPORTASI	Jember - Surabaya	Laik		
15	14/12/2021	N 7194 UF	PT BAGONG DEKAKA MAKMUR	Blitar - Surabaya	Laik		

Sumber : diolah dari hasil dokumentasi Ramp Check UPTD terminal Purabaya

Berdasarkan tabel diatas dapat dipahami bahwasanya masih terdapat bus AKAP yang tidak laik jalan sebagaimana dijelaskan dalam keterangan tersebut bahwasannya salah satu bus AKAP yakni sugeng rahayu didapati kaca retak sehingga dilakukan tilang PPNS.

⁹ Kompas.Com, “Pengemudi Bus Kelelahan Bisa Jadi Penyebab Kecelakaan Di Jalan” Dikutip Dari <https://Otomotif.Kompas.Com/Read/2021/09/06/124200215/Pengemudi-Bus-Kelelahan-Bisa-Jadi-Penyebab-Kecelakaan-Di-Jalan>, <Diunduh Tanggal 21 September 2021>

Fakta lainnya yang dimuat dalam kutipan berita republika.co.id yang mana pada isi berita tersebut menjelaskan kecelakaan bus angkutan umum disebabkan karena laju kendaraan terlalu cepat kerap terjadi hal ini terjadi karena sistem pembagian komisi yang memaksa para supir memacu kendaraan dengan cepat untuk mengejar target. Menurut salah satu anggota paguyuban pekerja angkutan jika jurusan bus Surabaya-Yogyakarta supir harus tiba tepat waktu yang ditentukan yakni tujuh jam waktu perjalanan. Karena jika tidak sesuai dengan target waktu yang ditentukan maka diterminal tujuan bus tidak mendapatkan tempat parkir sehingga kesulitan mencari penumpang.¹⁰

Pelanggaran yang juga sering ditemukan dalam pengoperasian bus AKAP yakni mengenai hal kenyamanan, dimana dalam peraturan menteri Permenhub No. 29 Tahun 2015 juga dijelaskan dan diatur bahwasannya kapasitas jumlah penumpang yang diangkut yakni 100% (seratus persen) sesuai kapasitas angkutan yang digunakan. Akan tetapi sering dijumpai terdapat angkutan melebihi kapasitas (*overload*). Sehingga dalam pengoperasiannya jauh dari kata nyaman, dan jika dibiarkan hal tersebut bukan tidak mungkin akan terjadi kejahatan didalam bus angkutan umum.¹¹

Fenomena diberbagai kota di Indonesia dalam penyelenggaraan angkutan umum penumpang saat ini adalah kualitas pelayanan yang kurang baik kepada penggunanya, selain itu aspek perilaku pengemudi dalam berlalu lintas yang cenderung berdampak negatif pada pengguna jalan lain, dan mengarah pada penurunan kinerja lalu lintas kota. Situasi ini juga diduga karena model deregulasi yang lemah, yaitu sistem manajemen pelaksanaan dimana pemerintah daerah secara sistematis mengadopsi status pembuat kebijakan (*system planners*) dalam penyelenggaraan transportasi. Pada saat yang sama,

¹⁰Republika.Co.Id, "Kecelakaan Bus", Dikutip Dari <https://Republika.Co.Id/Berita/Lzbmu5/Kalau-Tidak-Ingin-Ada-Kecelakaan-Beri-Upah-Tetap-Bulanan-Untuk-Supir>, <Diunduh Tanggal 29 Oktober 2020>

¹¹Woro Winandi. Dkk, *Op.Cit*, Hlm.14

pihak yang mengeluarkan izin operasinya tidak secara proporsional mengatur dan mengawasi operasinya.¹²

Kualitas sistem penyelenggaraan angkutan pada umumnya tergantung dari kelembagaan yang ditetapkan. Jenis kelembagaan penyelenggaraan sistem angkutan berkaitan dengan para pihak yang bertanggung jawab terhadap kinerja angkutan umum.¹³ Pihak-pihak yang bertanggungjawab di dalam Terminal sendiri sudah diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 15 Tahun 2019 tentang penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek atau yang selanjutnya disebut Permenhub No. 15 Tahun 2019, dijelaskan pengawasan dijelaskan dalam Pasal 96 ayat (3) bahwa didalam terminal pengawas kendaraan bermotor yakni petugas terminal dan penyidik pegawai negeri sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan. Lalu diluar terminal petugas kepolisian negara republik indonesia dan penyidik pegawai negeri sipil dibidang lalu lintas dan angkutan jalan.

Ditinjau dari Undang-Undang No 25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik atau yang selanjutnya disebut UU Pelayanan Publik 25/2009 bahwa dalam Pasal 20 ayat (1) Penyelenggara berkewajiban menyusun dan menetapkan standar pelayanan dengan memperhatikan kemampuan penyelenggara, kebutuhan masyarakat, dan kondisi lingkungan. ayat (2) penyelenggara wajib mengikutsertakan masyarakat dan pihak terkait dan ayat (3) penyelenggara berkewajiban menerapkan standar pelayanan.

UU Pelayanan Publik 25/2009 merupakan pedoman terhadap pelayanan publik, baik penyelenggara negara, swasta, maupun persorangan menyelenggarakan pelayanan yang terstandarisasi sesuai dengan komponen standar pelayanan.¹⁴ Standar Pelayanan menjadi tolak ukur menilai kualitas pelayanan sebagai komitmen atau janji dari pemberi pelayanan kepada pelanggan untuk memberikan pelayanan yang bermutu, yaitu pelayanan yang cepat,

¹² *Ibid*, Hlm. 12.

¹³ *Ibid*, Hlm. 19.

¹⁴ Lailul Mursyidah Dan Ilmi Usrotin Choiriyah, *Manajemen Pelayanan Publik*, Sidoarjo, Umsida Press, 2020, Hlm. 51

menyenangkan, tanpa kesalahan, dan mengikuti proses dan prosedur yang telah ditentukan.¹⁵

UU Pelayanan Publik 25/2009 menegaskan bahwa pemerintah berkewajiban memberikan pelayanan prima kepada masyarakat. Pelayanan prima dimaksud yaitu pelayanan yang baik, mudah, murah, cepat dan terukur merupakan amanah yang harus diemban oleh penyedia jasa dalam memberikan pelayanan. Hal ini untuk menumbuhkan kepercayaan terhadap pemerintah oleh masyarakat terkait pelayanan publik. Oleh karena itu, pemerintah harus menyediakan infrastruktur yang memadai dan menyediakan aparatur yang kompeten serta berkualitas sebagai syarat terselenggaranya pelayanan publik yang prima.¹⁶

Berdasarkan yang dapat dipahami dari pemaparan diatas, bahwa negara sebagai suatu organisasi publik selain mempunyai tujuan yang perlu realisasikan, negara juga berbagai masalah yang perlu diatasi, dan/atau dicegah. Pemerintah harus mengatasi masalah yang diantaranya yakni masalah publik, yang mana terdapat dalam nilai dan kebutuhan yang tak terwujud yang mungkin hanya bisa dicapai lewat tindakan¹⁷.

Suatu ukuran dari keberhasilan dari suatu organisasi dapat dilakukan dengan penilaian terhadap kinerja dari instansi atau organisasi itu sendiri. masukan dan saran terkait perbaikan kinerja sebuah lembaga tau instansi dapat bersumber dari penilaian kinerja.¹⁸ Sehingga diharapkan dengan adanya penelitian ini, penilaiannya dapat digunakan sebagai evaluasi pelaksanaan segala operasional bus AKAP dapat beroperasi sesuai dengan standar pelayanan yang sudah diatur dalam peraturan perundang-undangan.

¹⁵ Noorsyamsa Djumara Dkk, *Standar Pelayanan Publik*, Jakarta, Pusat Kajian Manajemen Pelayanan Lan, 2009, Hlm. 3

¹⁶ Febi Silvia, *Pelayanan Prima Dan Kepuasan Pelanggan Di Kantor Pelayanan Perbendaharaan Negara (Kppn) Makassar* Ii, Jurusan Ilmu Administrasi Negara, Makasar: Universitas Negeri Makassar, 2018, Hlm. 2

¹⁷ Tachjan, *Implementasi Kebijakan Publik, Bandung*, Asosiasi Ilmu Politik Indonesia (Aipi), 2006, Hlm. 13

¹⁸ Sri Maulidiah, *Pelayanan Publik*, Bandung, Cv. Indra Prahasta, 2017, Hlm. 358

2. Rumusan Masalah

- 2.1. Bagaimana bentuk implementasi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di terminal purabaya?
- 2.2. Bagaimana efektivitas penerapan standar pelayanan minimal bus antar kota dan antar provinsi di terminal purabaya?

3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini diharapkan memberikan suatu kejelasan dalam mengetahui bentuk pengimplementasian Permenhub No. 98 Tahun 2013 dan Permenhub No. 29 Tahun 2015 di terminal Purabaya maka dari itu dapat dipahami bahwasannya tujuan penulis sebagai berikut :

- 3.1. Mengetahui bentuk pengimplementasian standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di terminal purabaya.
- 3.2. Menganalisis faktor-faktor penyebab keefektivitasan penerapan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan memiliki manfaat baik secara teoritis dan secara praktis antara lain :

4.1. Manfaat secara teoritik

Penelitian diharapkan dapat membantu dan menyumbang pemikiran tentang bagaimana pengimplementasian standar pelayanan minimal angkutan umum di terminal purabaya, serta penyesuaian terhadap sinkronisasi maupun harmonisasi peraturan perundang-undangan yang lainnya, sehingga dalam penerapannya dapat lebih efektif dalam penjaminan kepastian hukum pada pihak-pihak yang terkait.

4.2. Manfaat secara praktis

Hasil penelitian diharapkan dapat digunakan rujukan atau masukan bagi petugas pengawas di terminal Purabaya, dan selanjutnya dapat dijadikan bentuk evaluasi terhadap pihak yang terkait yakni UPTD terminal purabaya dan juga dinas perhubungan Surabaya. Sehingga selanjutnya dalam penerapan standar pelayanan minimal baik dalam keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan dapat lebih efektif.

5. Keaslian Penelitian

Dalam rangka melakukan penelitian mengenai implementasi SPM Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya, penulis telah melakukan penelusuran yang telah ada sebelumnya dengan tema yang relevan yang diharapkan oleh penulis bahwa penelitian tersebut akan menunjukkan keorisinilannya dari berbagai sudut.

Penelitian dengan judul “Implementasi Standar Pelayanan Minimum Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya” belum pernah dilakukan oleh penulis lain, diantara penelusuran penelitian yang ada sebelumnya adalah :

Tabel 2. Keaslian Penelitian

NO	Penulis Sebelumnya	Judul Penelitian	Faktor Pembahasan	Korelasi Penelitian
1.	YUDHA PRAKOSO	SKRIPSI BERJUDUL “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Bus Akibat Pelanggaran	Dalam penelitian ini fokus pembahasan pada perlindungan hukum terhadap penumpang bus antar kota antar provinsi kelas ekonomi yaitu	Penelitian skripsi ini sangat bermanfaat bagi penulis terutama dari sisi kewajiban- kewajiban dan tanggungjawab kru bus dalam

		Tarif Yang Dilakukan Oleh Awak Bus”	perlindungan hukum secara preventif dan perlindungan hukum secara represif.	melaksanakan tugas mengoperasikan bus AKAP atau AKDP dalam perlindungan konsumen menurut Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.
2.	NURIL FARADISA	SKRIPSI BERJUDUL “Perilaku Kru Bus Yang Meresahkan Masyarakat Pengguna Jasa Angkutan Umum (Studi di Terminal Purabaya Bungurasih Surabaya)”	Dalam penelitian ini membahas perilaku kru bus di terminal Bungurasih atau purabaya Surabaya. Dalam penelitian ini menjelaskan perilaku kru bus ada kaitannya dengan perusahaan bus masing-masing, jika PO bus mereka besar. maka perilaku kru bus akan ramah karena membawa nama	Penelitian skripsi ini sangat membantu penulis terutama dalam hal sikap dan sifat kru bus terhadap penumpang, ditinjau dari Perusahaan pelayanan jasa transportasi umum yang besar maupun kecil sangat berpengaruh terhadap perilaku kru bus itu sendiri.

			perusahaan. Akan tetapi, jika PO bus mereka kecil maka perilaku mereka terkadang kurang sopan atau ramah.	Sehingga dalam skripsi penulis sangat membantu dalam penyampaian penyetaraan penerapan standar pelayanan minimal angkutan umum demikian dapat merubah tingkat profesional kru bus itu sendiri.
3.	EKA RAHMAWA TI	SKRIPSI BERJUDUL “Implementasi standar pelayanan minimal (SPM) angkutan orang di dinas perhubungan kota malang (analisis prespektif Pasal 141 Undang-Undang	Dalam penelitian skripsi ini membahas implementasi standar pelayanan minimal angkutan orang di dinas kota malang, yang mana penelitian tersebut meninjau dari analisis prespektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2009 dan <i>Maslahah Mursalah</i> .	Penelitian ini sangat membantu penulis terutama dalam hal manfaat standar pelayanan minimal angkutan umum dan penyesuaian perkembangan zaman pada angkutan umum. Sehingga dalam skripsi yang disusun penulis diharapkan akan mampu meneliti

		Nomor 2 Tahun 2009 dan <i>Maslahah Mursalah</i>)		sesuai dengan kemanfaatan bagi setiap orang dan penyesuaian dalam penerapan standar pelayanan minimal angkutan sesuai perkembangan zaman.
--	--	---	--	---

Sumber : Karya Penulis

6. Metode Penelitian

Metodologi penelitian merupakan ilmu pengetahuan tentang tataran proses penelitian yang dilalui, serta untuk mencari, mengembangkan, dan menguji kebenaran pengetahuan, dalam hal ini pengetahuan yang dimaksud adalah pengetahuan hukum.¹⁹

6.1. Jenis Penelitian

6.1.1. Berdasarkan Tujuan Penelitian

Penelitian ini menggunakan penelitian yuridis empiris, Penelitian ini mengkaji hukum sebagai perilaku nyata, terkait gejala sosial yang sifatnya tidak tertulis, penelitian ini juga disebut penelitian hukum sosiologis.²⁰ Sosiologis dalam perspektif hukum dapat dipahami sebagai fakta yang tunduk pada keteraturan (*regularities*) ataupun keseragaman-keseragaman (*uniformities*).²¹

¹⁹ Kornelius Benuf Dan Muhamad Azhar, *Metodologi Penelitian Hukum Sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukumkontemporer*, Jurnal Gema Keadilan (Issn: 0852-011), Volume 7 Edisi I, Semarang: Universitas Diponegoro, 2020, Hlm. 23

²⁰ Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum*, Mataram, Mataram University Press, 2020, Hlm. 80

²¹ Ahmad Zuhdi Muhdlor1, *Perkembangan Metodologi Penelitian Hukum*, Jurnal Hukum Dan Peradilan, Volume 1 Nomor 2, 2012, Hlm. 202

6.1.2. Berdasarkan Penerapan Penelitian

Penelitian hukum ini berfokus pada isu hukum yang menjadi suatu sebab penelitian ini dibuat, dimana permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini yakni *vague of norm* atau kekaburan norma dimana terdapat pada implementasi peraturan menteri Permenhub No. 98 Tahun 2013 dan Permenhub No. 29 Tahun 2015 tentang pelaksanaan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

6.1.3. Berdasarkan Tujuan Pembuatan Penelitian

Penelitian hukum ini dibuat untuk memecahkan masalah (*problem solution*) dengan penjabaran sesuai permasalahan yang telah dibahas dalam latar belakang masalah dan rumusan masalah yang telah dijelaskan, pemecahan masalah akan dibentuk dengan argumentasi hukum yang mana dapat dijadikan pertimbangan dalam implementasi Permenhub No. 98 tahun 2013 dan perubahan Permenhub No. 29 Tahun 2015 tentang pelaksanaan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.

6.2. Pendekatan Penelitian

Penelitian berjudul “Implementasi Standar Pelayanan Minimum Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya menurut” menggunakan pendekatan sosiologi hukum, yakni pendekatan yang menganalisis reaksi dan interaksi yang terjadi ketika sistem norma itu bekerja di masyarakat.²²

6.3. Sumber Data

Sumber data penelitian hukum empiris diperoleh dari subjek yang diteliti secara langsung, yakni masyarakat, lembaga, pelaku yang dapat memberitahu informasi data dan keterangan dari responden, informan, dan

²² Muhaimin, *Op.Cit*, hlm. 87.

narasumber. Akan tetapi juga terdapat data kepustakaan dan dokumen dari bahan hukum primer, sekunder, tersier dan bahan non hukum.²³

6.3.1. Data Primer

Data primer diperoleh dari Responden dan informan termasuk para ahli serta narasumber yang diperoleh dari lapangan. Adapun data primer dalam penelitian ini yakni diperoleh dari:

- a. Sub Koordinator bidang lalu lintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan kota Surabaya
- b. Kepala UPTD Terminal Purabaya
- c. Sopir dan Kondektur Bus Sugeng Rahayu
- d. Para Penumpang atau Masyarakat yang menjadi konsumen bus AKAP di sekitar Terminal Purabaya.

6.3.2. Data Sekunder

Data sekunder yakni data kepustakaan dan dokumen yang meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, bahan hukum tersier dan bahan non hukum.

Adapun data sekunder dari penelitian ini yakni :

- a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- b. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.
- c. Undang-Undang Nomor 25 Tahun 2009 tentang Pelayanan Publik.
- d. Peraturan Menteri Perhubungan No 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.
- e. Peraturan Menteri perhubungan No 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

²³ *Ibid*, Hlm. 89.

- f. Peraturan Menteri perhubungan No 29 Tahun 2015 Tentang perubahan atas peraturan menteri perhubungan no 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

6.4. Sampling

6.4.1. Populasi dan Sampling

Penelitian hukum empiris terdapat populasi dan sampel. Populasi adalah Wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh penelitian untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Adapun populasi dalam penelitian ini yakni instansi pemerintah yang mengelola terminal purabaya, para kru bus AKAP dan penumpang bus AKAP.

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi. Dimana sampel dalam penelitian ini adalah Dinas perhubungan Surabaya, UPTD terminal Purabaya, Para Kru bus yang berugas di Terminal Purabaya, dan Para Penumpang bus AKAP di area terminal purabaya.

6.4.2. Teknik Sampling

Teknik pengambilan sampel yang digunakan dalam penelitian ini adalah *Purposive sampling* merupakan sebuah metode sampling *non random sampling* dimana peneliti memastikan pengutipan ilustrasi melalui metode menentukan identitas spesial yang cocok dengan tujuan penelitian sehingga diharapkan bisa menanggapi kasus dalam penelitian²⁴, adapun sampel data tersebut yakni sebagai berikut :

- a. Sub koordinator bidang lalu lintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan kota Surabaya

²⁴ Ika Lenaini, Teknik Pengambilan Sampel Purposive Dan Snowball Sampling , Jurnal Kajian, Penelitian & Pengembangan Pendidikan Sejarah Vol. 6, No. 1, 2021, hlm. 34

- b. Kepala UPTD Terminal Purabaya
- c. Sopir dan Kondektur Bus Sugeng Rahayu
- d. Para Penumpang atau Masyarakat yang menjadi konsumen bus AKAP di sekitar Terminal Purabaya.

6.5. Teknik Pengumpulan dan Pengolahan Data

Teknik pengumpulan dan pengolahan data dalam penelitian ini meliputi :

6.5.1. Data Primer

Peneliti dalam pengumpulan data primer menggunakan tiga metode yaitu :

6.5.1.1. Wawancara

Wawancara dapat dilaksanakan dengan informal (santai) atau bebas, maupun secara formal dengan panduan pertanyaan, hal itu menyesuaikan situasi dan kondisi yang dihadapi peneliti.²⁵ Adapun sumber data dari wawancara yang dilakukan dalam penelitian ini yakni :

- a. Sub Koordinator bidang lalu lintas dan angkutan jalan Dinas Perhubungan kota Surabaya
- b. Kepala UPTD Terminal Purabaya
- c. Sopir dan Kondektur Bus Sugeng Rahayu
- d. Para Penumpang atau Masyarakat yang menjadi konsumen bus AKAP di sekitar Terminal Purabaya.

6.5.1.2. Observasi

Menurut Sugiyono observasi atau pengamatan merupakan teknik pengumpulan data yang terdapat ciri-ciri khusus. Observasi dapat dilakukan dengan pengamatan tidak terbatas pada benda-benda maupun pada orang.²⁶

Morris mendefinisikan observasi atau pengamatan sebagai kegiatan merekam suatu fenomena dengan bantuan

²⁵ Muhaimin, *Op.Cit.* hlm. 96.

²⁶ Bachtiar, *Metode Penelitian Hukum*, Tangerang Selatan, Unpam Press, 2018, Hlm. 148.

instrumen dan mencatatnya untuk tujuan ilmiah atau lainnya. Lebih lanjut dapat dikatakan observasi adalah kumpulan kesan tentang dunia di sekitar kita berdasarkan semua kemampuan persepsi dari indera manusia.²⁷

6.5.1.3. Dokumentasi

Studi dokumentasi adalah sekumpulan data yang diperoleh dari arsip maupun buku, teori, argumen atau hukum dan lain-lain yang berkaitan dengan penelitian.²⁸

6.5.2. Data Sekunder

Teknik dalam data sekunder dengan cara mengumpulkan buku, jurnal, makalah ilmiah, kamus, ensiklopedi, dan dokumen dokumen yang berkaitan dengan permasalahan penelitian.²⁹

6.6. Analisa Data

Setelah semua data terkumpul maka tahap selanjutnya adalah mengolah dan menganalisis data. Teknik pengolahan data adalah mengelola data sedemikian rupa sehingga data tersusun secara sistematis dan akan memudahkan peneliti melakukan analisis. Jenis penelitian yang digunakan adalah deskriptif kualitatif.

Singkatnya, analisis data adalah proses lapangan mempersiapkan hasil penelitian lapangan yang tertata secara sistematis, hasil penelitian lapangan terkini, pencarian makna, dan pencarian makna secara terus menerus hingga makna lain tidak menyimpang. Setelah itu. Disini diperlukan pendalaman pemahaman peneliti terhadap peristiwa dan kasus yang pernah terjadi. Analisis terintegrasi dengan kegiatan pengumpulan data, reduksi data, penyajian data, dan penarikan kesimpulan dari hasil penelitian.³⁰

²⁷ Hasyim Hasanah, *Teknik-Teknik Observasi*, Jurnal At-Taquaddum, Volume 8, Nomor 1, 2016, Hlm. 26

²⁸ Iryana, Risky Kawasati, *Artikel Teknik Pengumpulan Data Metode Kualitatif*, 2018, Hlm. 11

²⁹ Muhaimin, *Op.Cit*, 2020, Hlm. 101.

³⁰ Ahmad Rijali, *Jurnal Analisis Data Kualitatif*, Vol. 17 No. 33, Banjarmasin: Uin Antasari, Hlm. 84

6.6.1. Reduksi Data

Reduksi data adalah teknik analisa data yang dilakukan selama penelitian, kegiatan yang dilakukan yakni proses memusatkan perhatian pada penyederhanaan, abstraksi, dan transformasi data mentah dari catatan-catatan yang tertulis di lapangan.³¹

6.6.2. Penyajian Data

Penyajian data adalah kegiatan mengedit kumpulan informasi, menciptakan peluang untuk menyimpulkan dan mengambil tindakan. Dalam penyajian data digunakan diskriptif kualitatif yakni bentuk analisis yang menggabungkan informasi yang ditempatkan dalam bentuk yang konsisten dan mudah dipahami untuk memudahkan melihat apa yang terjadi, terlepas dari apakah kesimpulannya benar atau tidak.³²

6.6.3. Penarikan Kesimpulan

Upaya untuk mencapai kesimpulan terus dilakukan di lapangan oleh para peneliti. Sejak awal pengumpulan data, peneliti yang berkualitas mulai mencari makna dalam sesuatu dengan memusatkan perhatian pada pola-pola yang teratur, penjelasan, konfigurasi yang mungkin, jalur sebab-akibat, dan proposisi.³³

³¹ *Ibid*, Hlm. 91

³² *Ibid*, hlm. 94

³³ *Ibid.*