



**KELAYAKAN JALAN BECAK VESPA DI KOTA PADANGSIDIMPUAN
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR
22 TAHUN 2009**

SKRIPSI

**Diajukan untuk Melengkapi Tugas dan Syarat-syarat
Mencapai Gelar Sarjana Hukum (S.H.)
dalam Bidang Hukum Tata Negara**

Oleh :

**MUHAMMAD ZALIL SIREGAR
NIM : 16 103 0011**

**PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
PADANGSIDIMPUAN
2021**



**KELAYAKAN JALAN BECAK VESPA DI KOTA PADANGSIDIMPUAN
BERDASARKAN UNDANG-UNDANG NOMOR
22 TAHUN 2009**

SKRIPSI

Diajukan untuk Melengkapi Tugas dan Syarat-syarat
Mencapai Gelar Sarjana Hukum (S.H)
dalam Bidang Hukum Tata Negara

Oleh :

MUHAMMAD ZALIL SIREGAR
NIM : 16 103 00011

PROGRAM STUDI HUKUM TATA NEGARA

Pembimbing I

Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.Ag
NIP. 19720313 200312 1 002

Pembimbing II

Dermina Dalimunthe, SH, M.H
NIP. 19710528 200003 2 005

**FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI
PADANGSIDIMPUAN**



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM**

Jalan T. Rizal Nurdin Km.4,5 Sihitang 22733

Telepon (0634) 22080 Faximile (0634) 24022

Website: <http://syariah.iain-padangsidempuan.ac.id> – email : fasih.141npsp@gmail.com

Hal : Skripsi
A.n. **Muhammad Zalil Siregar**

Padangsidempuan, 28 Januari 2022
Kepada Yth:
Dekan Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum
IAIN Padangsidempuan
Di-
Padangsidempuan

Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Setelah membaca, menelaah dan memberikan saran-saran perbaikan seperlunya terhadap skripsi a.n. **Muhammad Zalil Siregar** yang berjudul **“Kelayakan Jalan Becak Vespa Di Kota Padangsidempuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009”**, maka kami berpendapat bahwa skripsi ini telah dapat diterima untuk melengkapi tugas dan syarat-syarat mencapai gelar Sarjana Hukum (S.H.) dalam bidang Hukum Tata Negara pada Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum IAIN Padangsidempuan.

Seiring dengan hal di atas, maka saudara tersebut sudah dapat menjalani sidang munaqasyah untuk mempertanggungjawabkan skripsinya ini.

Demikian kami sampaikan, semoga dapat dimaklumi dan atas perhatiannya, diucapkan terima kasih.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

PEMBIMBING I

Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.Ag
NIP. 19720313 200312 1 002

PEMBIMBING II

Dermina Dalimunthe, M.H
NIP. 19710528 20003 2 005

SURAT PERNYATAAN MENYUSUN SKRIPSI SENDIRI

Saya bertanda tangan di bawah ini :

Nama : Muhammad Zalil Siregar
NIM : 1610300011
Fakultas/ Prodi : Syariah dan Ilmu Hukum/ Hukum Ekonomi Syariah
Judul Skripsi : Kelayakan Jalan Becak Vespa Di Kota Padangsidempuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi yang saya serahkan ini adalah benar-benar merupakan hasil karya saya sendiri. Sepengetahuan saya tidak terdapat karya atau pendapat yang ditulis atau diterbitkan orang lain dalam skripsi saya ini kecuali sebagai acuan atau kutipan dengan mengikuti tata penulisan karya ilmiah yang telah lazim.

Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila di kemudian hari terdapat penyimpangan dan ketidak benaran pernyataan ini, maka saya bersedia menerima sanksi sebagaimana tercantum dalam Pasal 19 ayat 4 Kode Etik Mahasiswa IAIN Padangsidempuan yaitu pencabutan gelar akademik dengan tidak hormat dan sanksi lainnya sesuai dengan norma dan ketentuan yang berlaku.

Padangsidempuan, 20 September 2021


Muhammad Zalil Siregar
NIM. 1610300011

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIK**

Sebagai civitas akademik Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Muhammad Zalil Siregar
Nim : 1610300011
Jurusan : Hukum Tata Negara
Fakultas : Syariah dan Ilmu Hukum
Jenis Karya : Skripsi

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan Hak Bebas Royalti Non Eksklusif (Non Exclusive Royalty Free Right) atas karya ilmiah saya yang berjudul "*Kelayakan Jalan Becak Vespa Di Kota Padangsidempuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009*". Dengan Hak Bebas Royaltitas Non Eksklusif ini Institut Agama Islam Negeri Padangsidempuan berhak menyimpan, mengalih media/ memformatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (database), merawat dan mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis dan hak cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di Padangsidempuan
Pada tanggal 20 September 2021

nyatakan,



Muhammad Zalil Siregar
NIM. 1610300011



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM**

Jalan T. Rizal Nurdin Km.4,5 Sihitang 22733
Telepon (0634) 22080 Faximile (0634) 24022
Website <http://syariah.iain-padangsidempuan.ac.id>

**DEWAN PENGUJI
SIDANG MUNAQASYAH SKRIPSI**

Nama : Muhammad Zalil Siregar
NIM : 1610300011
Judul Skripsi : Kelayakan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidempuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Ketua

Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag.
NIP.19731128 200112 1 001

Sekretaris

Dr. Muhammad Arsad Nasution, M.Ag.
NIP.19730311 200112 1 004

Anggota :

Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag.
NIP.19731128 200112 1 001

Dr. Muhammad Arsad Nasution, M.Ag.
NIP.19730311 200112 1 004

Dermina Dalimunthe, M.H.
NIP.19710528 200003 2 005

Puji Kurnjawan, MA.Hk.
NIP.19871210 201903 1 008

Pelaksanaan Sidang Munaqasyah,
Di
Hari/Tanggal
Pukul
Hasil/Nilai
Indeks prestasi Kumulaut (IPK)
Predikat

: Padangsidempuan
: Selasa, 19 Oktober 2021
: 09.00 WIB s/d 11.30 WIB
: B/78
: 3,12
: Sangat Memuaskan



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM
Jalan T. Rizal Nurdin Km, 4.5 Sihitang 22733
Telepon (0634) 22080, Faximile (0634) 24022

Website: <http://syariah.iain-padangsidempuan.ac.id> e-mail: fasih@iain-padangsidempuan.ac.id

PENGESAHAN

Nomor: **247** /In.14/D/PP.00.9/02/2022

Judul Skripsi : Kelayakan Jalan Becak Vespa Di Kota Padangsidempuan
Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Ditulis Oleh : Muhammad Zalil Siregar
NIM : 1610300011

Telah dapat diterima untuk memenuhi salah satu tugas
Dan syarat-syarat dalam memperoleh gelar
Sarjana Hukum (S.H)

Padangsidempuan, 23 Februari 2022

Dean,



Dr. H. Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag.
NIP. 19731128 200112 1 001

ABSTRAK

Nama : Muhammad Zalil Siregar

Nim : 1610 3000 11

Prodi : Hukum Tata Negara

Judul : Kelayakan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidempuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Latar belakang masalah penelitian ini adalah pasal 48 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat aturan tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, akan tetapi kendaraan yang disediakan pengendara becak menghasilkan suara yang bising dan lampu sen atau lampu penunjuk arah sehingga dapat mengganggu pengendara lain, sehingga hal tersebut bertentangan dengan undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 tentang lalu lintas dan angkutan jalan

Rumusan masalah penelitian ini adalah bagaimana kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan faktor apa yang menjadi kendala dalam kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009, dan juga untuk mengetahui faktor apa yang menjadi kendala dalam kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.

Jenis penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah sebuah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dan perilaku yang sangat diamati, adapun pendekatan yang digunakan peneliti adalah metode pendekatan sosiologis atau socio-legal research, yaitu "pendekatan penelitian yang mengkaji persepsi dan perilaku hukum orang (manusia dan badan hukum) yang terjadi di lapangan.

Hasil yang diperoleh dari penelitian ini adalah kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 belum berjalan secara efektif hal ini dapat dilihat dari jumlah pengemudi becak yang semakin bertambah, dan bahkan pihak Dinas Perhubungan sebagai pelaksana undang – undang tersebut mengakui tidak pernah menjalankan undang – undang ataupun tidak pernah menguji kelayakan becak motor.

Kata kunci: *berdasarkan, kelayakan, becak.*

KATA PENGANTAR



Assalaamu'alaikum Wr.Wb Alhamdulillah, puji syukur kita sampaikan kehadiran Allah SWT yang telah mencurahkan rahmat, nikmat, dan hidayah-Nya sehingga skripsi ini dapat diselesaikan dengan judul penelitian “**Kelayakan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidimpuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**”. Shalawat dan salam kita hadiahkan kepada Nabi Muhammad SAW, yang telah membawa ummatnya dari zaman kebodohan ke zaman yang berilmu pengetahuan seperti yang ada pada saat sekarang ini.

Skripsi ini diajukan guna melengkapi syarat dalam mencapai gelar Sarjana Hukum (S.H) dalam Hukum Tata Negara di Institut Agama Islam Negeri Padangsidimpuan. Peneliti menyadari bahwa penulisan skripsi ini sangat sulit diwujudkan tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak. Maka pada kesempatan ini peneliti ingin mengucapkan banyak terimakasih kepada semua pihak yang telah memberikan kontribusinya baik secara material maupun spiritual khususnya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Ibrahim Siregar, MCL., Rektor IAIN Padangsidimpuan, serta Bapak Dr. H. Muhammad Darwis Dasopang M.Ag, Wakil Rektor bidang Akademik dan Pengembangan Lembaga, Bapak Dr. Anhar, M.A., Wakil Rektor bidang Administrasi Umum, Perencanaan dan Keuangan, dan Bapak Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.A., Wakil Rektor bidang Kemahasiswaan dan Kerjasama.

2. Bapak Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.Ag selaku Pembimbing I, dan Ibu Dermina Dalimunthe, S.H, M.H selaku Pembimbing II, yang telah banyak memberikan arahan dan bimbingan pada peneliti dalam menyusun skripsi ini.
3. Bapak Dekan Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum Bapak Dr. H Fatahuddin Aziz Siregar, M.Ag. dan Ibu Ketua Jurusan Hukum Tata Negara Ibu Dermina Dalimunthe, S.H, M.H, yang telah memberikan kemudahan pada penulis selama menyusun skripsi ini.
4. Bapak Yusri Fahmi, M.Hum., Kepala Perpustakaan dan para pegawai perpustakaan yang telah memberikan kesempatan dan fasilitas bagi peneliti untuk memperoleh buku-buku yang peneliti butuhkan dalam penyelesaian skripsi ini.
5. Segenap Bapak dan Ibu Dosen, Pegawai dan Civitas Akademik IAIN Padangsidempuan yang dengan ikhlas memberikan ilmu pengetahuan, dorongan, dan motivasi yang sangat bermanfaat bagi peneliti dalam proses perkuliahan di IAIN Padangsidempuan.
6. Teristimewa kepada Ayahanda Sangkot Siregar, Serta yang Teristimewah Ibunda Sari Bulan Rambe, serta kepada seluruh saudara dan kerabat yang tidak bisa peneliti ucapkan satu persatu yang telah memberikan dukungan penuh

kepada peneliti, baik dalam bentuk dukungan moril ataupun dukungan materil. Semoga Allah selalu memberikan kesehatan dan keridhoan kepada mereka.

7. Untuk sahabat dan teman-teman peneliti Hamka Harahap, Ardiansyah Harahap, Salman Hardiansyah Dalimunthe, Ari Ananda Pane, Boy Rangga, Muhibuddin Harahap, Rizal, Juherriah Sihombing, Yutami Ristia dan para sahabat dan teman-teman lain yang tidak dapat peneliti ucapkan namanya satu-persatu yang telah memberikan semangat serta membantu peneliti dalam menyelesaikan skripsi ini.

Peneliti menyadari sepenuhnya akan keterbatasan kemampuan dan pengalaman yang ada pada peneliti sehingga tidak menutup kemungkinan bila skripsi ini masih banyak kekurangan. Akhir kata, dengan segala kerendahan hati peneliti mempersembahkan karya ini, semoga bermanfaat bagi pembaca dan peneliti.

Wassalamu'alaikum Wr.Wb

Padangsidempuan, Juli 2021

Peneliti

MUHAMMAD ZALIL SIREGAR

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB-LATIN

1. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab yang dalam system tulisan Arab dilambangkan dengan huruf dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf, sebagian dilambangkan dengan tanda dan sebagian lain dilambangkan dengan huruf dan tanda sekaligus. Berikut ini daftar huruf Arab dan transliterasinya dengan huruf latin:

Huruf Arab	Nama Huruf Latin	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	ša	š	Es (dengan titik di atas)
ج	Jim	J	Je
ح	ħa	ħ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	H	Kadan ha
د	Dal	D	De
ذ	žal	ž	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	Esdanya
ص	šad	š	Es (dengan titik di bawah)
ض	ḍad	ḍ	De (dengan titik di bawah)
ط	ṭa	ṭ	Te (dengan titik di bawah)
ظ	ẓa	ẓ	Zet (dengan titik di bawah)
ع	‘ain	‘	Koma terbalik di atas
غ	Gain	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qaf	Q	Ki
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	El

م	Mim	M	Em
ن	Nun	N	En
و	Wau	W	We
ه	Ha	H	Ha
ء	Hamzah	..’..	Apostrof

2. Vokal

Vokal bahasa Arab seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

- a. Vokal Tunggal adalah vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
	Fathah	A	A
	Kasrah	I	I
	Dommah	U	U

- b. Vokal Rangkap adalah vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf.

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan	Nama
.....ي	<i>Fathah</i> dan ya	Ai	a dani
و.....	<i>Fathah</i> dan wau	Au	a dan u

- c. *Maddah* adalah vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda.

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
.....ا.....	<i>Fathah</i> dan alif atau ya	ā	a dan garis atas
.....ي	<i>Kasrah</i> dan ya	ī	i dan garis di bawah
و.....	<i>Dommah</i> dan wau	ū	u dan garis di atas

3. Ta Marbutah

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua:

- a. Ta marbutah hidup, yaitu Ta marbutah yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, dan *dommah*, transliterasinya adalah /t/.
- b. Ta marbutah mati, yaitu Ta marbutah yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah /h/.

Kalau pada suatu kata yang akhir katanya ta marbutah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta marbutah itu ditransliterasikan dengan ha (h).

4. Syaddah (*Tasydid*)

Syaddah atau *tasydid* yang dalam system tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda *syaddah* atau tanda *tasydid*. Dalam transliterasi ini tanda *syaddah* tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda *syaddah* itu.

5. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu: ﺍﻝ . Namun dalam tulisan transliterasinya kata sandang itu dibedakan antara kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiah dengan kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariah.

- a. Kata sandang yang diikuti huruf syamsiah adalah kata sandang yang diikuti oleh huruf syamsiah ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf /l/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung diikuti kata sandang itu.

- b. Kata sandang yang diikuti huruf qamariah adalah kata sandang yang diikuti oleh huruf qamariah ditransliterasikan sesuai dengan aturan yang digariskan didepan dan sesuai dengan bunyinya.

6. Hamzah

Dinyatakan didepan Daftar Transliterasi Arab-Latin bahwa *hamzah* ditransliterasikan dengan apostrof. Namun, itu hanya terletak di tengah dan diakhir kata. Bila *hamzah* itu diletakkan diawal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa *alif*.

7. Penulisan Kata

Pada dasarnya setiap kata, baik *fi'il*, *isim*, maupun *huruf*, ditulis terpisah. Bagi kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab yang sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harakat yang dihilangkan maka dalam transliterasi ini penulisan kata tersebut bisa dilakukan dengan dua cara: bisa dipisah perkata dan bisa pula dirangkaikan.

8. Huruf Kapital

Meskipun dalam sistem kata sandang yang diikuti huruf tulisan Arab huruf capital tidak dikenal, dalam transliterasi ini huruf tersebut digunakan juga. Penggunaan huruf capital seperti apa yang berlaku dalam EYD, diantaranya huruf capital digunakan untuk menuliskan huruf awal, nama diri dan permulaan kalimat. Bila nama diri itu dilalui oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf capital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Penggunaan huruf awal capital untuk Allah hanya berlaku dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harakat yang dihilangkan, huruf capital tidak dipergunakan.

9. Tajwid

Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dengan ilmu tajwid. Karena itu keresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
HALAMAN PENGESAHAN PEMBIMBING	
SURAT PERNYATAAN PEMBIMBING	
SURAT PERNYATAAN MENYUSUN SKRIPSI SENDIRI	
SURAT PERSETUJUAN PUBLIKASI	
DEWAN PENGUJI SIDANG MUNAQASYAH	
PENGESAHAN DEKAN FASIH	
ABSTRAK.....	i
KATA PENGANTAR	ii
PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN.....	vi
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Masalah	7
C. Batasan Istilah.....	7
D. Rumusan Masalah	8
E. Tujuan Penelitian.....	8
F. Manfaat Penelitian.....	9
G. Sistematika Pembahasan.....	9

BAB II LANDASAN TEORI

A. Pengertian Kelayakan	11
B. Pengertian Undang-undang	12
C. Pembentukan Undang-Undang	13
D. konsep-konsep pembentukan peraturan perundang-undangan .	15
E. Sosialisasi	16
F. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	18
G. Asas-asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	20
H. Persyaratan Layak Jalan Umum.....	21
I. Standart Pelayanan Minimal Angkutan Umum	23
J. Tujuan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	24
H. Penelitian Terdahulu	27

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian.....	29
1. Lokasi dan Waktu Penelitian	29
2. Jenis Penelitian	29
3. Pendekatan Penelitian.....	29
4. Subjek Penelitian	30
5. Sumber Data	30
6. Metode Pengumpulan Data	31
a. Wawancara	31

b. Observasi.....	32
c. Dokumentasi	32
7. Metode Pengolahan Data dan Analisis Data.....	33

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Padangsidimpian.....	34
B. Gambaran Umum Becak Vespa di Kota Padangsidimpuan	43
C. Struktur Organisasi Kantor Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan.....	53
D. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan	55
E. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 48 Tentang Uji Kelayakan Jalan Kendaraan Umum (Becak) di Kota Padangsidimpuan	55
F. Kealayaan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidimpuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	57
G. Faktor yang Menjadi Kendala dalam Kelayakan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidimpuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	61

BAB V KESIMPULAN

A. Kesimpulan.....	63
B. Saran	63

DAFTAR PUSTAKA

Daftar Tabel

Tabel 4.1: Presentase Agama di Kota Padangsidempuan.....	36
Tabel 4.2: Komposisi Berdasarkan Pendidikan	37
Tabel 4.3: Fasilitas Rumah Ibadah di Kota Padangsidempuan	38
Tabel 4.4: Fasilitas Kesehatan di Kota Padangsidempuan	39
Tabel 4.5: Peningkatan Jumlah Unit Becak Vespa	46
Tabel 4.6: Peningkatan Jumlah Becak yang Semakin Meningkat	55

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan “negara yang kaya, baik dalam hal materi, seni, maupun budaya, dan kekayaan alam Indonesia tersebar dari sabang samapi merauke”.¹Selain itu, Indonesia juga memiliki keberagaman, diantaranya keragaman Bahasa, suku dan adat istiadat yang berbeda-beda. Keragaman tersebut dengan istilah Bhinneka Tunggal Ika yang artinya walaupun berbeda-beda tapi tetap satu yaitu satu bangsa Indonesia.

Menyikapi keadaan bangsa Indonesia yang memiliki banyak keberagaman, tentulah harus ada aturan yang mengikat seluruh rakyat supaya ada kedamaian dan persamaan hak dimata Negara. Setiap penduduk yang menjadi warga negara diharapkan memiliki karakteristik yang bertanggung jawab dalam menjalankan hak dan kewajiban.

Setiap peraturan yang dibuat disetiap wilayah baik itu yang bersifat umum ataupun khusus seperti undang-undang dasar, peraturan pemerintah, peraturan presiden, peraturan daerah tingkat kota/kabupaten dan peraturan yang lainnya di masing-masing wilayah bertujuan untuk menertibkan masyarakat dan pemerintah. Sebagai negara yang berdasarkan atas hukum dalam mencapai tujuan kehidupan bangsa dan negara terutama dalam pencapaian kesejahteraan masyarakat dalam pembangunan sebagai amanat Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia

¹Yudhistira Ikranegara, (*RPUL*)*Rangkuman Pengetahuan Umum Lengkap Edisi terbaru* (Jakarta:Pustaka Sandro Jaya,2014), hlm. 3.

tahun 1945, “sistem lalu lintas memiliki peran strategis sebagai sarana memperlancar arus transportasi barang dan jasa”.²

Kitab suci umat Islam berupa Al-Qur’an berisikan wahyu yang datangnya dari Allah SWT. Konsep ini menjadikan Al-Qur’an sebagai sumber utama ajaran Islam dan Pedoman Hidup yang kekal dan bersifat Universal.³

Dalam Al-quran Qs.An-nisa: 59, Allah SWT telah memerintahkan kita untuk taat kepada pemimpin (Ulil-amri) :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولَى الْأَمْرِ مِنْكُمْ فَإِن تَنَزَعْتُمْ فِي شَيْءٍ

فَرُدُّوهُ إِلَى اللَّهِ وَالرَّسُولِ إِن كُنتُمْ تُؤْمِنُونَ بِاللَّهِ وَالْيَوْمِ ءَاخِرِ ذَلِكَ خَيْرٌ وَأَحْسَنُ تَأْوِيلًا

Artinya:

Hai orang-orang yang beriman, taatilah Allah dan taatilah Rasul (nya), dan Ulil Amri (pemegang kekuasaan) di antara kamu. Kemudian jika kamu berbeda pendapat tentang sesuatu, maka kembalikanlah kepada Allah (Al-Quran) dan Rasul(sunahnya), jika kamu beriman kepada Allah dan hari kemudian. Yang demikian itu lebih utama(bagimu) dan lebih baik akibatnya.⁴

Taat kepada pemimpin artinya, bahwa kita diperintahkan untuk mentaati seluruh kebijakan dan peraturan yang telah dibuat oleh pemimpin, dalam hal ini pemerintah, selama peraturan tersebut tidak didasari oleh kemaksiatan kepada Allah SWT. Peraturan Lalu Lintas dibuat oleh pemerintah dalam rangka untuk menertibkan, memberi rasa nyaman, dan keselamatan dalam berkendara. Tujuan

²Pietersz, *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, *Jurnal Sasi* Vol.16 No. 16 September 2010.

³Syapar Alim Siregar, *Nasakh Wa Mansukh*. Al-Maqosid: *Jurnal Ilmu-Ilmu Kesyarri’ahan Dan Keperdataan*, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum IAIN Padangsidimpuan, volume 6 Nomor 1 Edisi Januari-Juni 2020.

⁴Abdul Aziz Abdur Rauf, *Al-Hufaz Al-Qur’an Hafalan Mudah* (Bandung: CII Cordoba, 2020), hlm.87

ini tentu sangat sejalan dengan apa yang telah digariskan dalam *maqasid as-syari'ah* (tujuan-tujuan syariat), yang diantaranya adalah untuk menjaga jiwa (*hifd an-nafs*). Jika tidak ada peraturan Lalu Lintas, jiwa manusia yang berkendara menjadi terancam, maka keberadaan Lalu Lintas merupakan sebuah keharusan, dan mentaatinya adalah sebuah kewajiban.

kendaraan bermotor sebagai sarana transportasi merupakan salah satu komponen yang sangat penting bagi perkembangan kegiatan perekonomian, sosial dan kebudayaan suatu negara karena berperan sebagai alat yang memungkinkan pergerakan orang dan atau barang dari suatu wilayah ke wilayah lainnya dalam waktu relatif singkat, efisien dan efektif. Sehingga dapat disimpulkan, dalam konteks pergerakan barang dan jasa, maka transportasi merupakan salah satu mata rantai terpenting dalam pembangunan dan pemeliharaan jaringan distribusi. Sedangkan konteks pergerakan orang maka transportasi berperan sebagai agen pengembang dan menjadi sarana pengisi sarana kehidupan social, ekonomi, kebudayaan dan politik masyarakat.

Pemerataan di bidang transportasi, pemerintahan melakukan penataan sistem transportasi nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan tersedianya jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, cepat, tepat, teratur, lancar, dan dengan biaya yang terjangkau oleh daya beli masyarakat.⁵

⁵Adi Wahyu Saputra, Tinjauan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Kelayakan Kendaraan Angkutan Umum di Kabupaten Donggala Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas Dan Angkutan Jalan, *Jurnal ilmu Hukum Legal Opinion*, Vol.2 Edisi.2, 2014.

Transportasi mempunyai fungsi dan tujuan vital dalam perkembangan manusia. Ada pendapat yang menyatakan bahwa terdapat tiga hal yang menjadikan sebuah Bangsa besar dan makmur yakni, tersedianya tanah yang subur, sumber daya manusia yang terampil, dan akses transportasi manusia dan/atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.⁶Jika diibaratkan tubuh, transportasi menjadi urat nadi utama yang menyalurkan bermacam hal ekonomi, social, politik, budaya dan lain sebagainya. Bahkan karna fungsinya yang sangat luas tersebut, beberapa pakar beranggapan transportasi itu setua peradaban dari manusia tersebut.⁷

Kemajuan transportasi adalah akibat kebutuhan manusia untuk berpergian ketempat lain guna mencari barang yang dibutuhkan atau melakukan aktivitas, dan mengirim barang ketempat lain yang membutuhkan barang tersebut, oleh karena itu di Indonesia transportasi telah mengalami perkembangan dari masa ke masa seiring laju perkembangan dunia saat ini. Peradaban manusia dan pengaruh kemajuan teknologi menjadikan transportasi.⁸

Kebutuhan akan alat transportasi sangat dirasakan dalam menunjang kegiatan sehari-hari seseorang setiap harinya, terutama di zaman modern seperti saat ini. Ada beberapa jenis alat transportasi yang dapat di jumpai di zaman sekarang. Baik itu mobil, motor, pesawat, kereta api, becak motor, dan lainnya. Pentingnya transportasi tersebut tercermin pada semangkin meningkatnya

⁶Rahardjo Adisasmita, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, (Yogyakarta: Garaha Ilmu, 2014), hlm.5.

⁷Rahardjo Adisasmita, *dasar dasar Ekonomi Transportasi*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010), hlm. 5.

⁸Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Vol.3 No.1, 2016.

kebutuhan akan jasa angkutan bagi mobilitas orang serta barang sebagai akibat meningkatnya pertumbuhan penduduk dan pengembangan permukiman di kota, transportasi sekarang sudah menjadi kebutuhan primer dan keberadaan pekerjaan dalam dunia transportasi juga sudah menjadi pilihan alternatif bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan hidupnya.

Dalam pasal 48 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas angkutan jalan, terdapat aturan tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, sebagaimana penjelasan dalam pasal 48 mengatakan persyaratan laik jalan dimaksud pada ayat 1 ditentukan kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

Emisi gas buang, kebisingan suara, efisiensi sistem rem utama, efisiensi sistem rem parkir, kincup roda depan, suara klakson, daya pancar dan arah sinar lampu utama, radius putar, akurasi arah penunjuk kecepatan, kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.⁹

Salah satu alat transportasi darat adalah becak (Roda Tiga), becak bermotor tumbuh dan berkembang cukup pesat dan telah menjadi salah satu primadona angkutan alternatif. Becak motor mempunyai kemampuan menjangkau seluruh wilayah kota. Penarik becak adalah seseorang yang bekerja di sektor informal. Di Kota Padangsidimpuan sendiri becak merupakan alat transportasi yang cukup populer. Yang dapat dilihat di setiap sudut Kota Padangsidimpuan.

Di Kota Padangsidimpuan kehidupan tukang becak masih menyimpan berbagai masalah, seperti masalah ekonomi yang tampak jelas dengan masih banyaknya yang hidup di bawah garis kemiskinan, dimana yang pengasilan tidak

⁹ Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

seberapa mereka harus mencukupi kebutuhan hidup keluarganya. Misalnya untuk makan sehari-hari, membiayai uang sekolah anak-anak mereka, membayar uang sewa rumah serta kebutuhan yang lain-lain dan takterduga, mereka harus membayar uang sewa becak yang digunakan apabila mereka tidak memiliki becak sendiri, jika ada becaknya yang rusak maka dia juga harus memperbaiki becaknya yang harus ditanggung olehnya.

Tetapi fakta lapangan yang terjadi di Kota Padangsidimpuan masih banyak yang melanggar Undang-undang tersebut contoh seperti pengemudi becak masih menggunakan knalpot standar yang tidak label SNI dan menghasilkan suara yang bising sehingga membuat pengendara lain terganggu, masih banyak becak yang tidak memiliki penutup mesin yang dapat membahayakan orang lain ataupun pengemudi becak tersebut. Rata-rata pengemudi becak di kota padangsidimpuan tidak memiliki lampu sen atau lampu penunjuk arah baik kiri maupun ke kanan ketika melakukan belokan dan daya pancar sinar lampu utama kurang memadai. Bahwasanya di lapangan masih banyak yang tidak memenuhi undang undang tersebut sehingga sering terjadi kecelakaan lalu lintas yang disebabkan pengemudi becak.

Keberadaan angkutan becak motor ini menimbulkan pro dan kontra karena proses modifikasi dilakukan oleh teknisi yang kurang berkompeten serta dirasa kurang layak untuk dioperasikan, sehingga dapat membahayakn pengendara, penumpang, dan orang lain. Proses modifikasi becak motor juga tidak sesuai dengan ketentuan modifikasi yang telah dijelaskan dalam bagian ke tiga pengujian pengendalian motor, yaitu pasal 49 ayat 1 Undang-undang nomor 22

tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menjelaskan bahwa kendaraan bermotor, kereta kandeng, dan kendaraan tempelan yang diimpor, dibuat dan/atau dirakit didalam Negeri yang akan dioperasikan di jalan wajib dilakukan pengujian oleh pemerintah.

Berdasarkan uraian yang telah diungkapkan di atas, maka perlu satu tindakan pemerintah daerah terkhusus Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan untuk menerapkan makna yang terkandung dalam pasal 48 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat aturan tentang persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor, akan tetapi kendaraan yang disediakan pengendara becak menghasilkan suara yang bising dan lampu sen atau lampu penunjuk arah sehingga dapat mengganggu pengendara lain, sehingga hal tersebut bertentangan dengan undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Oleh karena itu, peneliti mencoba melakukan penelitian yang berjudul: **Kelayakan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidimpuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

B. Fokus Masalah

Agar penelitian ini tidak terlalu luas penelitian ini difokuskan pada Kelayakan Jalan Becak Vespa Di Kota Padangsidimpuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

C. Batasan Istilah

Untuk menghindari kesalah pahaman dan mengartikan istilah – istilah yang ada dalam penelitian ini, maka peneliti memberikan batasan istilah sebagai berikut:

1. Kelayakan adalah serangkaian penelitian yang dilakukan secara mendalam untuk menentukan apakah proyek yang akan dijalankan ini memberikan manfaat yang lebih besar dibandingkan dengan biaya yang di keluarkan.
2. Undang – Undang adalah suatu naskah yang tertulis yang merupakan hukum tertulis yang tertinggi dan berlaku di suatu negara, serta berisikan aturan aturan.
3. Kendaraan umum adalah layanan angkutan penumpang oleh sistem perjalanan kelompok yang tersedia untuk digunakan oleh masyarakat umum, biasanya dikelola sesuai jadwal, dioperasikan pada rute yang ditetapkan, dan dikenakan biaya untuk setiap perjalanan.

D. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009?
2. Faktor apa yang menjadi kendala dalam kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009?

E. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.
2. Untuk mengetahui Faktor apa yang menjadi kendala dalam kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.

F. Manfaat Penelitian

Penelitian ini memiliki dua manfaat yaitu :

1. Untuk menjelaskan kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.
2. Untuk menjelaskan Faktor apa yang menjadi kendala dalam kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.

G. Sistematika Pembahasan

Untuk dapat menggambarkan secara umum dan mempermudah pembahasan dalam penyusunan proposal ini, maka penyusun menyajikan sistematika pembahasan sebagai berikut:

Bab I adalah yang terdiri dari latar belakang masalah, fokus masalah, definisi konseptual, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian.

Bab II adalah membahas tentang penelitian terdahulu yang terdiri dari penelitian terdahulu dan landasan teori yang terdiri dari pelaksanaan, undang-undang, kendaraan umum.

Bab III adalah metode penelitian yang terdiri dari lokasi penelitian, jenis penelitian, pendekatan penelitian, subjek penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, metode pengolahan data, dan analisis data.

Bab IV adalah hasil penelitian yang terdiri dari sejarah Kota Padangsidempuan, Bagian-bagian Kota Padangsidempuan, letak geografis, Agama, Pendidikan, Fasilitas Kota Padangsidempuan, Fasilitas rumah ibadah, Fasilitas

kesehatan, Sejarah becak vespa di Kota Padangsidempuan, Perkembangan becak motor vespa di Kota Padangsidempuan.

Bab V adalah kesimpulan, terdiri dari kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009, Faktor-faktor yang menyebabkan tidak efektifnya undang-undang nomor 22 tahun 2009, Saran.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. Pengertian Kelayakan

Kelayakan merupakan suatu kegiatan untuk menilai sejauh mana manfaat (benefit) yang dapat diperoleh dalam melaksanakan suatu kegiatan usaha atau proyek, disebut dengan studi kelayakan. Dalam penyusunan studi kelayakan lebih banyak digunakan perhitungan yang bersifat kuantitatif, yaitu berhubungan dengan perkiraan, penafsiran, dan peramalan tentang berbagai peluang dan tantangan dalam dunia usaha yang mungkin terjadi dimasa yang akan datang.

Studi kelayakan merupakan suatu kegiatan yang mempelajari sarana mendalam tentang suatu kegiatan atau usaha yang akan dijalankan, untuk menentukan layak atau tidaknya suatu kendaraan dijalankan, dengan demikian studi kelayakan yang juga sering disebut dengan feasibility study merupakan bahan pertimbangan dalam mengambil suatu keputusan terutama didalam uji kelayakan dalam berkendara.

Sedangkan defenisi pelaksanaan adalah sebagai berikut :Pengertian pelaksanaan “merupakan keseluruhan proses pemberian motivasi bekerja kepada para bawahan sedemikian rupa, pada mereka mau bekerja secara ikhlas agar tercapai organisasi dengan efisiensi dan ekonomis”.¹⁰

Dari kesimpulan yang telah dipaparkan oleh para ahli secara sederhana pelaksanaan bias diartikan penerapan, pelaksanaan merupakan aktifitas atau

¹⁰Siti Hertanti,Dkk, “Pelaksanaan Program Karang Taruna Dalam Upaya Meningkatkan Pembangunan di Desa Cinta Ratu Kecamatan Parigi Kabupaten Pangandaran “ *Jurnal Moderat*, Vol. 5 No. 3, Tahun 2019

usaha-usaha yang dilaksanakan untuk melaksanakan semua rencana dan kebijaksanaan yang telah dirumuskan dan ditetapkan dengan dilengkapi segala kebutuhan, alat-alat yang diperlukan, siapa yang melaksanakan, dimana tempat pelaksanaannya mulai dan bagai mana cara yang harus dilaksanakan, suatu proses rangkaian kegiatan tindak lanjut setelah program atau kebijaksanaan ditetapkan yang terdiri atas pengambilan keputusan langkah yang strategis maupun operasional atau kebijaksanaan menjadi kenyataan guna mencapai sasaran dari program yang ditetapkan semula.

B. Pengertian Undang-Undang

Defenisi Undang-Undang menurut pasal 1 angka 3 undang-undang nomor 12 tahun 2011 tentang pembentukan peraturan perundang-undangan adalah peraturan perundang-undangan yang di bentuk oleh dewan perwakilan rakyat dengan persetujuan presiden. Defenisi peraturan perundang-undangan menurut pasal 1 angka 2 uu 12/2011 adalah peraturan tertulis yang memuat norma hukum yang mengikat secara umum dan dibentuk atau ditetapkan oleh lembaga negara atau pejabat yang berwenang melalui prosedur yang ditetapkan dalam peraturan perundang-undangan.¹¹

Peraturan perundang-undangan merupakan bagian atau subsistem dari sistem hukum. Oleh karena itu, membahas mengenai politik peraturan perundang-undangan pada hakikatnya tidak dapat dipisahkan dari membahas mengenai politik hukum.

¹¹Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia, rencana strategis DPR RI 2010-2014 (www.dpr.go.id di akses 1 desember 2012)

C. Pembentukan Undang-Undang

Dalam kedudukannya sebagai dasar dan ideology negara yang tidak dipersoalkan lagi bahkan sangat kuat, maka Pancasila itu harus dijadikan paradigma (kerangka berpikir, sumber nilai, dan orientasi arah) dalam pembangunan hukum, termasuk semua upaya pembaharuannya. Pancasila sebagai dasar negara memang berkonotasi yuridis dalam arti melahirkan berbagai peraturan perundangan yang tersusun secara hirarkies dan bersumber darinya.¹² sedangkan Pancasila sebagai ideology dapat di konotasikan karenanya juga harus bersumber darinya. Menyikapi perlunya paradigma pembaharuan tatanan hukum, ialah setiap produk haruslah bersumber pada nilai-nilai dasar yang terkandung dalam lima sila Pancasila, dan keseluruhan pembukaan UUD 1945. Setidaknya ada empat nilai dasar yang harus terpancar dalam setiap pembuatan hukum dan cita hukum indonesia¹³

1. Melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia.
2. Hukum dibuat dalam upaya mewujudkan keadilan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia.
3. Hukum yang dibuat haruslah memuat nilai dan melalui proses yang demokratis. Keharusan ini ditempuh agar diperoleh hukum yang responsif dan populis

¹²A. Hamid S. Attamimi dkk, Pancasila Sebagai Ideologi Dalam Berbagai Bidang Kehidupan Masyarakat, Berbangsa, dan Bernegara, (Jakarta:BP-7 Pusat, 1992). Hlm. 62.

¹³A.T Soegito dkk, Pendidikan Pancasila, Cetakan Keenam, (Semarang press, 1999). Hlm 187-188.

4. Hukum harus berdasarkan nilai-nilai ketuhanan dan kemanusiaan yang adil dan beradab

Sebagai paradigma pembangunan hukum, Pancasila memiliki sekurang-kurangnya empat kaidah penuntun yang harus dijadikan pedoman dalam pembentukan dan penegakan hukum di Indonesia. pertama, hukum harus melindungi segenap bangsa dan menjamin keutuhan bangsa dan karenanya tidak di perbolehkan ada hukum-hukum yang menanam benih disintegrasi. Kedua, hukum harus mampu menjamin keadilan sosial dengan memberikan proteksi khusus bagi golongan lemah agar tidak tereksplorasi dalam persaingan bebas melawan golongan yang kuat. Ketiga, hukum harus dibangun secara demokratis sekaligus membangun demokrasi sejalan dengan nomokrasi (negara hukum). Keempat, hukum tidak boleh diskriminatif berdasarkan ikatan primordial apapun dan harus mendorong terciptanya toleransi beragama berdasarkan kemanusiaan dan keberadaan.

Pancasila sebagai akar dari cita hukum bangsa Indonesia memberikan konsekuensi bahwa dalam dinamika kehidupan berbangsa dan bernegara, sebagai pandangan hidup yang dianut akan memberikan koherensi dan direksi (arah) pada pikiran dan tindakan. Cita hukum adalah gagasan, karsa, cipta dan pikiran berkenaan dengan hukum atau persepsi tentang makna hukum, yang dalam intinya terdisei atas 3 unsur yakni keadilan, kehasilgunaan dan kepastian hukum. Cita hukum terbentuk dalam pikiran dan senubari manusia sebagai produk berpandunya pandangan hidup, keyakinan keagamaan dan kenyataan kemasyarakatan.sejalan dengan itu maka, ilmu

hukum dan hukum Indonesia sebagaiannya bertumpuh dan mengacu pada cita hukum tersebut.¹⁴

D.konsep-konsep pembentukan peraturan perundang-undangan

Konsep pembentukan peraturan perundang-undangan merupakan rencana atau plan dalam membentuk hukum.pada hakikatnya adalah produk penilaian akal-budi yang berakar dalam hati nurani manusia tentang keadilan berkenaan dengan perilaku manusia dan situasi kehidupan manusia. Penghayatan tentang keadilan memunculkan penilaian bahwa dalam situasi kemasyarakatan tertentu,orang segiannya berperilaku dengan cara tertentu, karena hal itu adil atau memenuhi rasa keadilan.¹⁵

Keadilan merupakan nilai abstrak yang perlu perwujudan dalam bentuk norma hukum sebagai sarana untuk mewujudkan nilai-nilai tersebut dalam kehidupan bermasyarakat. Perwujudan nilai-nilai norma hukum dalam masyarakat terbentuk melalui aturan perundang-undangan. Aturan perundang-undangan yang dibentuk harus memenuhi rasa keadilan. Menurut Sajibto rahardjo, dala proses pembuatan rancangan undang-undang harus memperhatikan peran dari asas hukum. Sistem hukum termasuk peraturan perundang-undangan yang dibangun tanpa asas hukum hanya akan berupa tumpukan Undang-undang. Asas hukum memberikan arah yang dibutuhkan. diwaktu-waktu yang akan datang masalah dan bidang yang diatur pasti semakin bertambah. Maka pada waktu hukum atau undang-

¹⁴B. Arief Sudharta, *Ilmu Hukum Indonesia*, (Bandung: FH Universitas Parahyangan, 2010), Hlm. 84-85.

¹⁵Bernard Arief Sidharta, *Ilmu Hukum Indonesia*, (Bandung: FH Unika Parahyangan, 2010) hlm, 88

undang dikembangkan, asas hukum memberikan tuntunan dengan cara bagaimana dan kearah mana sistem tersebut akan dikembangkan.

Dalam kenyataan empiris telah terbukti bahwa suatu undang-undang, bahkan kodifikasi, tidak akan pernah lengkap dalam mengatur segala persoalan yang terjadi maupun yang akan terjadi ditengah-tengah dinamika perkembangan masyarakat.¹⁶ Pembentukan perundang-undangan belum sesuai dengan Pancasila dikarenakan masih banyak perbedaan paradigma tentang Pancasila dan perdebatan-perdebatan tentang kebenaran Pancasila sehingga jelas, pembentukan peraturan perundang-undangan tidak akan sesuai dengan substansi Pancasila yang mencerminkan keadilan. Terbukti banyaknya Yudisial review terhadap produk undang-undang yang telah di undangkan dalam lembaran Negara Republik Indonesia. Diperlukannya persamaan visi, misi, tujuan dan persepsi dalam memahami Pancasila sebagai sumber dari segala sumber hukum.

E. Sosialisasi

1. Pengertian Sosialisasi

Sosialisasi mencakup pemeriksaan mengenai lingkungan kultural, lingkungan sosial dari masyarakat yang bersangkutan, intereaksi sosial dan tingkah laku sosial. Berdasarkan hal tersebut, sosialisai merupakan mata rantai paling penting di antara sistem-sistem sosial lainnya, karna dalam sosial adanya keterlibatan individu-individu sampa dengan kelompok-kelompok dalam satu sistem untuk berpartisipasi.

¹⁶Basuki Rekso Wibowo, *Peran Hakim dalam Pembangunan Hukum*, (Bandung: Parahyangan, 2015) hlm, 62

Pengertian sosialisasi menurut Sutaryo adalah “proses ketika individu mendapat kebudayaan kelompoknya dan menginternalisasikan sampai tingkat tertentu norma-norma sosialnya, sehingga membimbing orang tersebut untuk memperhitungkan harapan-harapan orang lain”.¹⁷

Sosialisasi merupakan proses belajar, pada dasarnya sifat manusia adalah tidak akan pernah puas untuk belajar sesuatu hal yang belum diketahuinya, seperti belajar norma-norma untuk dapat beradaptasi dengan lingkungan sosialnya, hal tersebut sejalan dengan pendapat Peter L Berger bahwa sosialisasi merupakan proses dengan mana seseorang belajar menjadi anggota masyarakat.

Berdasarkan uraian diatas terdapat persamaan mengenai sosialisasi, terletak pada objek sosialisasi yaitu masyarakat yang dilihat dari sudut hubungan antara manusia, dan proses yang timbul dari hubungan manusia di dalam masyarakat. Jadi, dalam sosialisasi terdapat interaksi anatara manusia sebagai anggota kelompok. Timbulnya kelompok-kelompok dalam masyarakat ialah karena kedua sifat dari manusia yang bertentangan satu sama lain, disitu pihak ingin bekerjasama, di pihak lain cenderung untuk bersaing dengan sesama manusia untuk dapat berkuasa. Kekuasaan merupakan kajian dan konsep dari politik mengenai hubungan sosialisasi.

Sosialisasi merupakan suatu proses bagaimana memperkenalkan sebuah sistem pada seseorang dan bagaimana orang tersebut menentukan tanggapan serta reaksinya. Sosialisasi ditentukan oleh lingkungan sosial,

¹⁷Sutaryo, Dasar-Dasar Sosialisasi, (Jakarta: Rajawali press,2004), hlm. 134

ekonomi, dan kebudayaan dimana individu berada, selain itu juga ditentukan oleh interaksi pengalaman-pengalaman serta kepribadiannya.¹⁸

2. Jenis Sosialisasi

Sosialisasi apabila dikaitkan dengan prosesnya, terdapat jenis-jenis sosialisasi. Menurut Peter L Berger dan Lukman terdapat 2 jenis sosialisasinya yaitu:

- a. Sosialisasi primer, sosialisasi yang pertama dijalani individu semasa kecil dengan belajar menjadi anggota masyarakat (keluarga). Sosialisasi ini berlangsung pada saat kanak-kanak.
- b. Sosialisasi skunder, adalah suatu proses sosialisasi lanjutan setelah sosialisasi primer yang memperkenalkan individu kedalam kelompok tertentu dalam masyarakat.¹⁹

Kedua proses tersebut berlangsung dalam institusi total, yaitu tempat tinggal dan tempat kerja. Dalam keduanya institusi tersebut, terdapat sejumlah individu dalam situasi yang sama, terpisah dari masyarakat luas dan jangka waktu tertentu, bersama-sama menjalani proses kehidupan dan diatur secara formal.

F. Pengertian Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Menurut Djajoesman, bahwa secara harfiah Lalu lintas diartikan sebagai “gerak (bolak balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke

¹⁸Sutaryo, Dasar-Dasar Sosialisasi, (Jakarta: Rajawali Press, 2004), hlm. 253

¹⁹Sudarsosno, pengantar sosialisasi, (wikipediaindonesia.melaluihttp//id.wikipedia.org/wiki/sosialisasi di akses, 13 juli 2021)

tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum”.²⁰ Sedangkan menurut Poerdawarminta dalam kamus besar Bahasa Indonesia menyatakan bahwa lalu lintas adalah “berjalan bolak balik, hilir mudik perihal perjalanan di jalan dan sebagainya serta berhubungan antara sebuah tempat dengan tempat lain di jalan dengan menggunakan alat gerak”.²¹ Angkutan jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi Nasional sebagai bagian upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana yang diamanatkan Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia tahun 1945. Serta lalu lintas dan angkutan jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Didalam ketentuan umum pasal 1 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, dijelaskan bahwa lalu lintas dan angkutan jalan adalah “suatu kesatuan sistem yang terdiri dari atas lalu lintas, angkutan jalan, kendaraan, pengemudi pengguna jalan, serta pengelolaannya. Serta lalu lintas adalah gerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”.²²

²⁰Djajoesman, Grafik Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Jakarta:Balai Pustaka 1976), hlm.35

²¹W.J.S Poerdawarminta, Kamus Besar Bahasa Indonesia (Jakarta: Balai Pustaka, 2002), hlm.103

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

G. Asas-asas Penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Dalam pasal 2 undang-undang dasar no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan dimuat asas-asas penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa lalu lintas dan angkutan jalan diselenggarakan dengan memperhatikan:²³

- a. Asas transparan: yaitu keterbukaan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan kepada masyarakat luas dalam memperoleh informasi yang benar, jelas, dan jujur sehingga masyarakat mempunyai kesempatan berpartisipasi bagi pengembangan lalu lintas dan angkutan jalan.
- b. Asas akuntabel: yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat dipertanggung jawabkan.
- c. Asas berkelanjutan: yaitu penjaminan kualitas fungsi lingkungan melalui pengaturan persyaratan teknis laik kendaraan dan rencana umum pembangunan serta pengembangan jaringan lalu lintas dan angkutan jalan.
- d. Asas partisipatif: yaitu pengaturan peran serta masyarakat dalam proses penyusunan kebijakan, pengawasan terhadap pelaksanaan kebijakan, penanganan kecelakaan, dan pelaporan atas peristiwa yang terkait dengan lalu lintas dan angkutan jalan.
- e. Asas bermanfaat: yaitu semua penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dapat memberikan nilai tambah sebesar-besarnya dalam rangka mewujudkan kesejahteraan masyarakat.

²³Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

- f. Asas efisien dan efektif: yaitu pelayanan dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan oleh setiap pembinaan pada jenjang pemerintahan secara berdaya guna dan berhasil guna.
- g. Asas seimbang: yaitu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang harus dilaksanakan atas dasar keseimbangan antara sarana dan prasarana serta pemenuhan hak dan kewajiban pengguna jasa dan penyelenggara.
- h. Asas terpadu: yaitu penyelenggara pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang dilakukan dengan mengutamakan keserasian dan saling bergantung kewenangan dan tanggung jawab antara instansi Pembina.

H. Persyaratan Teknis dan Layak Jalan Kendaraan Umum

Agar memenuhi syarat teknis dan layak jalan, setiap kendaraan umum yang dioperasikan di jalan wajib diuji. Pengujian tersebut meliputi uji tipe dan uji berkala. Uji tipe adalah pengujian terhadap tipe atau contoh produksi kendaraan umum untuk memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan sebelum kendaraan umum tersebut disetujui diimpor atau di produksi dan dirakit secara massal. Uji tipe dilakukan secara sampling terhadap satu dari seri produksi kendaraan umum yang tipenya telah disahkan dan disetujui. Uji berkala adalah pengujian untuk menjamin agar kendaraan umum selalu dalam kondisi memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan dalam suatu periode tertentu, kendaraan yang dinyatakan lulus uji diberi tanda bukti.

Pengujian kendaraan umum dilakukan oleh instansi yang ditunjuk oleh gubernur, instansi ditunjuk itu adalah dinas perhubungan, tujuan pengujian kendaraan umum yang dilakukan secara berkala adalah untuk menjaga agar

kendaraan umum selalu memenuhi syarat teknis, tidak membahayakan, dan tetap dalam keadaan layak jalan, termasuk persyaratan ambang batas emisi gas buang dan kebisingan yang juga harus dipenuhi.²⁴

Didalam pasal 48 undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, terdapat aturan tentang persyaratan teknis dan layak jalan kendaraan umum adalah sebagai berikut:

- a. Setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan.
- b. Persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat 1 terdiri atas:
 - 1) Susunan
 - 2) Perlengkapan
 - 3) Ukuran
 - 4) Karoseri
 - 5) Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya.
 - 6) Pemuatan
 - 7) Penggunaan
 - 8) Penggandengan kendaraan bermotor
 - 9) Penempelan kendaraan bermotor
- c. Persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang diukur sekurang kurangnya terdiri atas:²⁵

²⁴Abdul kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*(Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008), hlm.112

²⁵Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

- 1) Emisi gas buang
- 2) Kebisingan suara
- 3) Efisiensi sistem rem utama
- 4) Efisiensi rem parker
- 5) Kincup roda depan
- 6) Suara klakson
- 7) Daya pancar dan arah sinar lampu utama
- 8) Radius putar
- 9) Akuransi alat petunjuk kecepatan
- 10) Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
- 11) Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan.

I. Standart Pelayanan Minimal Angkutan Umum

Sebagaimana yang telah diatur dalam pasal 141 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, bahwa setiap perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standart pelayanan minimal yang meliputi:²⁶

- a. Keamanan
- b. Keselamatan
- c. Kenyamanan
- d. Keterjangkauan
- e. Kesetaraan dan
- f. Keteraturan

²⁶Pasal 141 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

J. Tujuan dari Lalu Lintas dan Angkutan Umum

Dalam pasal 3 undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalulintas dan angkutan jalan, diatur mengenai tujuan dari lalu lintas dan angkutan jalan yaitu:

- a. Terwujudnya pelayanan lalu lintas dan angkutan jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Penyelenggaraan angkutan penumpang, bus wajib mematuhi dan melaksanakan berbagai persyaratan dan ketentuan yang diatur dalam undang-undang no. 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Secara keseluruhan bersumber pada asas dan tujuan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana telah disebutkan diatas. Hal tersebut merupakan suatu bentuk atau wujud upaya memberikan perlindungan bagi penumpang, agar terjamin kenyamanan, keamanan dan keselamatannya.²⁷

1. Dasar hukum lalu lintas

Dasar hukum lalu lintas terdapat 2 dasar hukum yakni:

1. Berdasarkan Alqur-an dan Hadis

Kitab suci ummat islam berupa AL-quran sebagai sumber utama ajaran islam dan pedoman hidup yang kekal dan bersifat universal.

Tujuan ini tentu sangat sejalan dengan apa yang telah digariskan dalam

²⁷Sebian Usman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum; Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat*(Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009), hlm. 156.

maqasid as-syariah (tujuan-tujuan syariat), yang diantaranya adalah untuk menjaga jiwa (hifd an-nafs). Jika tidak ada peraturan lalu lintas, jiwa manusia yang berkendara menjadi terancam, maka keberadaan lalu lintas merupakan sebuah keharusan, dan mentaatinya adalah sebuah kewajiban, kemudian firman Allah dalam AL-quran juga telah menyebutkan:

مَنْ يُطِيعِ الرَّسُولَ فَقَدْ أَطَاعَ اللَّهَ ۗ وَمَنْ تَوَلَّىٰ فَمَا أَرْسَلْنَاكَ

عَلَيْهِمْ حَفِيفًا

Artinya:

Barangsiapa menaati Rasul (Muhammad), maka sesungguhnya dia telah menaati Allah. Dan barangsiapa berpaling (dari ketaatan itu), maka (ketahuilah) Kami tidak mengutusmu (Muhammad) untuk menjadi pemelihara mereka. (Al-Qur'an Surah An-nisa Ayat: 80)²⁸.

Dalam ayat di atas mengatakan siapa saja yang sudah menaati Rasulullah SAW berarti dia juga sudah termasuk menaati Allah SWT karena Rasulullah SAW merupakan utusan ALLAH SWT. Ketika menyebutkan “taat kepada rasul”, diulangi. Menunjukkan taat kepada rasul itu sendiri, wajib untuk dilakukan dan ditaati. Adapun kata ulil amri tidak diulangi” ketaatan padanya” tapi digandengkan dengan perintah ketaatan sebelumnya. Hal ini menunjukkan ketaatan kepada ulil amri harus

²⁸Departemen Agama RI, Al-qur'an Terjemahan (Bandung: Cv Penerbit Jumanatul Ali, 2004) hlm. 345

termasuk ketaatan pada rasul yaitu pemimpin yang harus ditaati tidak boleh menyelisihi perintah Allah dan Rasulnya.

2. Berdasarkan undang-undang

Lalu lintas adalah kegiatan kendaraan baik itu mobil, bus, motor, sepeda dan lain-lain dengan menggunakan jalan raya sebagai jalur lalu lintas umum sehari-hari. Lalu lintas identik dengan jalur kendaraan yang ramai yang menjadi jalur kebutuhan masyarakat umum, oleh karena itu lalu lintas selalu identik pula dengan penerapan tata tertib dalam menggunakan jalannya sebagai prasarana lalu lintas itu sendiri.

Dalam undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan bab XX pasal 302 menyebutkan:

“Setiap orang yang mengemudikan kendaraan angkutan umum yang tidak berarti selain ditempat yang telah ditentukan, mengerem, menurunkan penumpang selain ditempat pemberhentian, atau melewati jaringan jalan selain jalan yang ditentukan dalam izin trayek sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 126 KUHP dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1(satu) bulan atau didenda paling banyak Rp. 250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.

Kecelakaan lalu lintas menduduki peringkat paling pertama atas penyebab kematian di banyak Negara, terbukti bahwa di Indonesia kasus kecelakaan di jalan semakin hari semakin meningkat dan memakan korban apalagi sepanjang musim mudik menjelang lebaran, kemudian pasal 304 menyebutkan:

Perkembangan sarana dan prasarana transportasi yang baik akan sangat memberikan manfaat yang besar, diantaranya mengurangi dan memberantas kemiskinan dan membangun pembangunan apabila memberikan pelayanan yang efektif dan efisien.

H. Penelitian Terdahulu

Untuk mendukung pengkajian serta penelitian yang integral seperti yang dipaparkan pada latar belakang masalah, maka penulis melakukan penelusuran dengan beberapa tulisan yang berkaitan yaitu:

- a. Penelitian yang di lakukan oleh Andi fajar anas tahun 2017, dengan judul pengendalian becak motor sebagai angkutan umum diKota Makassar. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dalam penelitian ini disimpulkan bahwa pengendalian operasioanal kendaraan becak motor dalam wilayah kota makassar belum mampu diterapkan secara efektif dikarenakan, sulitnya untuk berdialog kepada para pemilik dan pengendara becak motor mengenai batas wilayah pengangkutan becak motor.
- b. Penelitian yang di lakukan oleh Muhammad Yusuf tahun 2017, dengan judul perlindungan konsumen bagi pengguna angkutan becak bermotor menurut undang-undang nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa perlindungan hukum bagi konsumen pengguna angkutan becak bermotor adalah dengan melindungi setiap hak dari konsumen becak bermotor yang dirugikan. Kerugian tersebut meliputi resiko terhadap hak atas keamanan dan keselamatan konsumen.

Penelitian yang dilakukan oleh Aulia Rachman Firdausy tahun 2017, dengan judul penertiban kendaraan becak motor (bettor) di Kota Yogyakarta oleh dinas perhubungan perhubungan kota Yogyakarta. Penelitian ini menggunakan metode kualitatif, dalam penelitian ini dapat disimpulkan bahwa becak motor (betor) di Kota Yogyakarta merupakan jenis kendaraan rakitan atau modifikasi. sesuai dengan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 dan peraturan di bawahnya becak motor jelas-jelas menyalahi aturan karena tidak berizin karena beberapa komponen yang tidak berstandar. sehingga dilakukan penertiban penegakan hukum oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian

1. Lokasi dan waktu penelitian

Dalam penelitian ini peneliti melakukan penelitian di dinas perhubungan kota padangsidempuan dan pengemudi becak, penelitian ini dilakukan pada bulan januari 2021 sampai dengan februari 2021.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian kualitatif. Penelitian kualitatif adalah sebuah prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis atau lisan dan perilaku yang sangat di amati. Krik da miller mendefenisikan penelitian kualitatif sebagai suatu tradisi tertentu dalam ilmu pengetahuan ilmu sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan pada manusia baik dalam kawasannya maupun dalam peristilahannya.²⁹

3. Pendekatan Penelitian

Berdasarkan permasalahan yang diteliti oleh peneliti maka pendekatan penelitian yang digunakan adalah metode pendekatan sosiologis atau socio-legal research, yaitu “pendekatan penelitian yang mengkaji persepsi dan perilaku hukum orang (manusia dan badan hukum) yang terjadi dilapangan.³⁰

²⁹Lexi J, metode penelitian kualitatif (Bandung: PT. Remaja Rosdakary, 2006). Hlm.4

³⁰Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum: Dilengkapi Proposal Penelitian Hukum Legal Research* (Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2013), hlm.26

Kemudian dalam kesempatan ini juga peneliti menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif. Demikian pula menurut Soerjono soekanto metode kualitatif adalah “suatu cara penelitian yang menghasilkan data deskriptif-analisis, yaitu apa yang dinyatakan oleh informan secara tertulis atau lisan dan juga perilakunya yang nyata, yang diteliti dan dipelajari sebagai sesuatu yang utuh”.³¹

4. Subjek Penelitian

Subjek penelitian ini adalah “subjek” yang dituju untuk diteliti oleh peneliti yaitu subjek yang menjadi pusat perhatian atau sasaran peneliti yang menjadi subjek dalam penelitian ini adalah kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009.

5. Sumber Data

Sumber data dalam suatu penelitian adalah subjek dari mana data diperoleh.³² Penelitian ini menggunakan data primer dan data sekunder sebagai subjek dari mana data diperoleh.

a. Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumber pertama.³³

Data primer juga disebut dengan data asli atau data baru, menggunakan wawancara tidak terstruktur dengan pengemudi becak dan dinas perhubungan.

b. Data sekunder yaitu, data yang diambil sebagai penunjang data primer tanpa harus terjun langsung ke lapangan, Antara lain mencakup

³¹Soerjono soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: Penerbit Universitas Indonesi, 2012), hlm.250

³² Andra tersiana, *Metode Penelitian* (Jakarta: Anak Hebat Indonesia, 2018), hlm. 74.

³³ Amiruddin Dan Zainal Asikin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2010), Hlm. 30.

dokumen-dokumen resmi, buku-buku hukum, baik itu jurnal dan artikel yang ada hubungannya dengan penelitian ini maupun hasil-hasil penelitian yang berwujud laporan dan lain sebagainya.³⁴

Kedua data tersebut digunakan dengan saling melengkapi, karena data yang ada di lapangan tidak akan sempurna apabila tidak ditinjau dengan kepustakaan. Dengan menggunakan kedua sumber data tersebut maka data yang terhimpun dapat memberikan validitas dan dapat di pertanggung jawabkan kebenarannya.

6. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian ini adalah mendapatkan data. Pengumpulan data dilakukan pada kondisi alamiah. Adapun teknik pengumpulan data yang peneliti gunakan dalam penelitian ini yaitu :

a. Wawancara

Wawancara adalah merupakan salah satu metode pengumpulan data yang dilakukan melalui wawancara, yaitu suatu kegiatan yang dilakukan untuk mendapatkan informasi secara langsung dengan mengungkapkan pertanyaan-pertanyaan kepada para responden. Wawancara berarti bermakna berhadapan langsung antara interviewer dengan responden dan kegiatan itu dilakukan dengan lisan.³⁵

³⁴ Andi Prastowo, *Memahami Metode-Metode Penelitian*, (Jakarta: Ar-Ruzz Media, 2014), hlm. 31.

³⁵ P. Joko Subagyo, *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktek*, (Jakarta: PT. Bhineka Cipta, 2004), hlm. 39.

Dengan teknik wawancara mendalam, maka peneliti akan mengetahui hal-hal yang lebih mendalam tentang partisipan dalam menginterpretasikan situasi dan fenomena yang terjadi, dimana hal itu tidak bias ditemukan melalui observasi. Adapun hal yang akan diwawancarai dalam penelitian ini yaitu terkait bagaimana pelaksanaan undang-undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 tentang uji kelayakan jalan kendaraan umum (becak) di kota padangsidempuan.

b. Observasi

Observasi adalah merupakan salah satu alat pengumpulan data yang digunakan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis terkait dengan gejala-gejala yang diselidiki.³⁶ Dengan observasi partisipan ini, diharapkan data yang didapat akan lebih lengkap, tajam, dan sampai mengetahui pada tingkat makna dari setiap perilaku yang dilihat.³⁷

c. Dokumentasi

Dokumentasi adalah setiap bahan tertulis, lain dari record yang tidak dipersiapkan karena adanya permintaan seseorang peneliti. Dalam penelitian ini dokumen salah satu sumber data yaitu : meliputi buku yang relevan, peraturan-peraturan, laporan kegiatan, foto-foto, data yang relevan dengan penelitian.

³⁶ Cholid Narbuko Dan Abu Achmadi, *Metode Penelitian*, (Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2005), Hlm. 70.

³⁷ Sugiono, *Metode Penelitian Kualitatif, Kualitatif Dan R & D*, (Bandung: Alfabeta, 2009), Hlm. 227.

7. Metode Pengolahan Data dan Analisa Data

Analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif yaitu pengolahan dan penganalisaan data disesuaikan dengan sifat data yang diperoleh dari lapangan secara kualitatif. Analisis data merupakan proses pencarian dan penyusunan secara sistematis transkrip interview, catatan lapangan dan materi lainnya yang diakumulasikan untuk meningkatkan pemahaman peneliti terhadap apa yang diteliti³⁸.

Adapun langkah-langkah dan teknik yang akan diperoleh untuk menganalisis data kualitatif akan dijelaskan di bawah ini. Penulis berpedoman kepada pendapat seseorang yang bernama Lexy J. Moleong yang mengatakan bahwasanya langkah-langkah dan teknik untuk menganalisis suatu data kualitatif yaitu sebagai berikut:

- a. Editing data, yaitu menyusun redaksi data menjadi susunan kalimat yang sistematis.
- b. Reduksi data, yaitu memeriksa kelengkapan data untuk mencari yang masih kurang dan mengesampingkan yang tidak relevan.
- c. Mendeskripsikan data secara sistematis yang dikaitkan dengan data hasil pengolahan secara kualitatif sesuai dengan topik-topik pembahasan.
- d. Penarikan kesimpulan, yaitu merangkum semua uraian data dalam beberapa kalimat yang didalamnya pengertian secara singkat, padat dan jelas

³⁸ Amirul Hadi dan Haryono, *Metodologi Penelitian*, (Bandung: Setia Jaya, 2005), hlm. 107.

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Umum Kota Padangsidempuan

1. Sejarah Kota Padangsidempuan

Sejarah berdirinya Kota Padangsidempuan konon sejarahnya, sekitar tahun 1700-an Kota Padangsidempuan mulanya adalah dusun kecil yang berada di kampung Bukit yang disebut “Padang nadimpu” oleh para pedagang. Kampung bukit ini dijadikan sebagai tempat peristirahatan. Kampung bukit bermakna dataran tinggi yang yang ditumbuhi ilalang (sekarang masuk dalam wilayah Kelurahan Wek II), persis di pusat Kota Padangsidempuan dan berada di pinggiran sungai Sangumpal Bonang.

Kota Padangsidempuan dikelilingi oleh sungai yang berujung dan dianggap strategis dari segi pertahanan, sehingga pada tahun 1825 Tuanku Lelo (salah seorang pimpinan pasukan Padri), membangun sebuah benteng di Kota Padangsidempuan dengan persetujuan Tuanku Tambusai. Seiring dengan pembangunan benteng Padangsidempuan ini, maka aktivitas perdagangan menjadi berkembang ke arah sitamiang.

Pada tahun 1830 pemerintah Belanda membentuk Districk (setingkat kewedanan), yaitu Districk Mandailing, Districk Angkola, dan Districk Teluk Tapanuli di bawah kekuasaan *Government Sumatras West Kust* yang

berkedudukan di Padang. Pada tahun 1838 dibentuk *Residentie* Tapanuli yang berkedudukan di Padangsidimpuan.³⁹

Kota Padangsidimpuan kemudian menyerupai tanda silang. Pemerintah Belanda membangun pemukiman baru bagi masyarakat yang berada disepanjang sungai Batang Ayumi yang membelah kota. Pembangunan pemukiman baru ini merubah wajah Kota Padangsidimpuan dengan berdirinya beberapa fasilitas seperti pasar yang berada di jantung kota. Demikian juga sekolah, rumah sakit serta tempat-tempat ibadah. Sekolah yang didirikan Belanda antara lain adalah *Kwee school* (Sekolah Guru) yang dipimpin oleh CH. Van Physen yang dikenal sebagai pengangsaan ejaan Bahasa Indonesia. Pada masa kedudukan Jepang, Kota Padangsidimpuan tidak banyak mengalami perubahan yang berarti hingga Indonesia merdeka. Setelah proklamasi Kemerdekaan, Kota ini ditetapkan sebagai ibu kota Tapanuli Selatan berdasarkan Undang-undang Darurat Nomor & Tahun 1957.⁴⁰

Kota Padangsidimpuan sebagai Kota yang berkembang lainnya sesuai dengan prestasi yang dimilikinya. Dirintis oleh Bupati Tapanuli Selatan (Almarhum Drs. M. Nurdin Nasution) pada tahun 1960 membangun prasarana jalan untuk menta kota agar penduduk tidak terpusat pada wilayah yang padat. Kiranya tidak berlebihan apabila dikatakan pada masa inilah diletakkan dasar-dasar perencanaan Kota Padangsidimpuan seperti yang ada

³⁹Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidimpuan*, (Padangsidimpuan Dinas Pendidikan Daerah Kota Padangsidimpuan, 2006), hlm. 12

⁴⁰Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidimpuan*, (Padangsidimpuan Dinas Pendidikan Daerah Kota Padangsidimpuan, 2006), hlm. 16

sekarang. Pada masa ini pula dibangun Masjid Raya yang menjadi salah satu kebanggaan kota, demikian pula lapangan olahraga (sekarang sudah tutup), serta munculnya tempat pemukiman baru dan berbagai Fasilitas lainnya seperti perkantoran, seperti Kampung Marancar, Kampung Losung, Ujung Padang, dan lain sebagainya.

Sejalan dengan derap pembangunan, kota ini yang pada mulanya merupakan bagian dari Kecamatan Padangsidimpuan, ditingkatkan statusnya menjadi Kota administrative berdasarkan peraturan pemerintah No. 32 Tahun 1982, yang berdiri dari dua kecamatan yaitu kecamatan Padangsidinpuan Selatan (memiliki delapan kelurahan). Secara geografis wilayah Kota Padangsidimpuan memiliki kedudukan strategis, baik ditinjau dari segi ekonomi maupun sosial budaya. Dari segi potensi pertanian, industry dan perdagangan serta pariwisata, Kota Padangsidimpuan memiliki proyek yang baik bagi pemenuhan pasar dalam dan luar negeri.

Memperhatikan alasan-alasan *spatial* (Keruangan), kemajuan ekonomi, potensi daerah, sosial budaya, jumlah penduduk, luas daerah meningkatnya beban tugas volume kerja dibidang penyelenggaraan pemerintah, maupun pelaksanaan pembangunan dan pelayanan masyarakat maupun penyelenggaraan otonomi daerah, maka kota administrasi Padangsidimpuan ditingkatkan statusnya menjadi Kota Padangsidimpuan berdasarkan Undang-Undang No. 4 Tahun 2001 Tentang Pembentukan Kota Padangsidimpuan.

2. Bagian-bagian Kota Padangsidimpuan.

Setelah berdirinya Kota Padangsidimpuan, maka terbentuklah 5 kecamatan yang terdiri dari:

- a. Kecamatan Padangsidimpuan Utara
- b. Kecamatan Padangsidimpuan Selatan
- c. Kecamatan Padangsidimpuan Batunadua
- d. Kecamatan Padangsidimpuan Hutaimbaru
- e. Kecamatan Padangsidimpuan Tenggara.
- f. Kecamatan Padangsidimpuan Angkola Julu.⁴¹

3. Letak Geografis

Kota Padangsidimpuan terletak pada garis 1°28' 19" s.d 01 18'07" Lintang Utara dan 99°20'53 s.d 99°20'35" Bujur Timur. Lokasi wilayah Kota Padangsidimpuan dikelilingi oleh Kabupaten Tapanuli Selatan (Kecamatan Padangsidimpuan Barat). Sebelah Selatan berbatasan dengan Kabupaten Tapanuli Selatan (Kecamatan Padangsidimpuan Timur), sebelah Barat berbatasan dengan Kecamatan Padangsidimpuan Barat/Timur, dan sebelah Timur berbatasan dengan Kecamatan Padangsidimpuan Timur.⁴²

Luas wilayah Kota Padangsidimpuan adalah 16.456,66 ha. Dengan luas daratan 148,86 km² yang dikelilingi oleh beberapa bukit. Kota Padangsidimpuan tergolong daerah beriklim sedang dilalui beberapa sungai dan anak sungai. Sebagaimana kabupaten/kota lainnya. Kota

⁴¹Ibid, hlm 15

⁴²Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidimpuan*, (Padangsidimpuan Dinas Pendidikan Daerah Kota Padangsidimpuan, 2006), hlm. 22

Padangsidempuan mempunyai dua musim yaitu musim panas dan musim hujan.

Kecamatan Padangsidempuan Batunadua merupakan daerah yang paling luas, mencapai 40,78% dari seluruh wilayah Kota Padangsidempuan. Pada Kecamatan Padangsidempuan Batunadua masih banyak terdapat lahan kosong yang sangat memungkinkan diproduktif. Kecamatan Padangsidempuan Utara dan Kecamatan Padangsidempuan Selatan merupakan daerah yang padat dan sempit, karena daerah ini merupakan daerah perkotaan. Kota Padangsidempuan membujur dari Barat Laut ke Tenggara dipinggir pegunungan Bukit Barisan dilembah Gunung Lubuk Raya. Suhu rata-rata antara 23^oC dengan kelembaban rata-rata 78 %-90 %.

Penduduk Kota Padangsidempuan tercatat sebanyak 255.496 menurut jenis kelamin adalah bahwa penduduk perempuan lebih banyak dibandingkan dengan penduduk laki-laki. Jumlah penduduk perempuan sebesar 130.776 jiwa dibandingkan penduduk laki-laki yang berkisar 125.576 jiwa.

Dalam berkomunikasi, masyarakat Kota Padangsidempuan, selain berbahasa Indonesia mereka juga menggunakan bahasa Mandailing. Kerenanya tidak diherankan bila hampir semua penduduk di daerah ini mampu berbahasa Mandailing termasuk komunitas dari etnis lainya.⁴³

Populasi penduduk Kota Padangsidempuan mayoritas berpendidikan SLTP, SLTA dan Pendidikan Tingkat diploma dan sarjana tidak dalam skala

⁴³Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidempuan*, (Padangsidempuan Dinas Pendidikan Daerah Kota Padangsidempuan, 2006), hlm. 26

mayoritas meskipun banyak yang melanjutkan studi ke pendidikan tinggi. Kepercayaan religious sebagian besar menganut Islam, Katolik, dan Kristen Protestan serta Budha. Suku terbesar dikota Padangsidimpuan adalah Batak Tapsel dan Batak Mandailing, ada juga suku Jawa dan Minang. Mata pencaharian penduduk Kota Padangsidimpuan sebagian besar Pedagang, Wirausaha, Buruh, BUMN, Guru, PNS, Tni dan Polri.

4. Agama

Ditinjau dari agama yang dianut menunjukkan bahwa mayoritas penduduk Agama adalah beragama Islam. Dalam rangka meningkatkan kerukunan antar ummat beragama, dengan mudah dapat ditemukan berbagai jenis sarana ibadah. Adapun perinciannya dapat disajikan pada tabel sebagai berikut:

Tabel 4.1 Persentase Agama di Kota Padangsidimpuan

No	Agama	jumlah	Persentasi %
1.	Islam	229.946	90,48%
2.	Kristen Protestan	22.994	9,14%
3.	Katolik	1.711	0,67%
4.	Budha	970	0,38%

Sumber: Kantor Walikota Padangsidimpuan

Tempat melihat mayoritas penduduk Kota Padangsidimpuan merupakan pemeluk agama Islam, maka kerjasama antar masyarakat sangat mudah dilakukan. Sosialisasi sangat mudah dilakukan melalui tempat

tempat ibadah yang ada. Oleh karena itu, jumlah tempat ibadah sangat mendukung dalam proses penyampaian informasi kepada masyarakat.⁴⁴

5. Pendidikan

Pendidikan merupakan salah satu faktor yang paling penting dalam meningkatkan kesejahteraan penduduk. Dengan adanya sarana pendidikan yang cukup memadai maka nantinya akan membantu masyarakat setempat untuk meningkatkan mutu pendidikan karena kemajuan masyarakat sangat tergantung pada mutu pendidikan yang diterima digenerasi muda⁴⁵. Komposisi masyarakat berdasarkan pendidikan dapat dilihat dalam tabel berikut:

Tabel 4.2 Komposisi Masyarakat Berdasarkan Pendidikan

No	Tingkat Pendidikan	Jumlah Sekolah	Jumlah Guru/Dosen	Jumlah Siswa/Mahasiswa
1.	Sekolah Dasar	94	1.839	26.464
2.	SLTP/ sederajat	24	974	11.163
3.	SLTA/ sederajat	34	1.400	15.806
5.	Akademi/ Perguruan Tinggi	7	4.896	56.679
6.	Jumlah	159	9.109	110.112

Sumber: Kantor Badan Pendapatan Daerah Kota Padangsidempuan

⁴⁴Kantor Walikota Padangsidempuan

⁴⁵Kantor Badan Pendapatan Daerah Kota Padangsidempuan

6. Fasilitas Kota Padangsidimpuan

Fasilitas yang dapat digunakan oleh masyarakat secara bersama-sama merupakan suatu yang sangat diperlukan oleh masyarakat. Fasilitas rumah ibadah, Fasilitas Kesehatan, Fasilitas Olahraga dan Fasilitas Pendidikan harus dimiliki oleh sebuah Kota karena keempat hal tersebut merupakan bagian yang tidak bisa dilepaskan dari kehidupan manusia. Fasilitas yang ada di Kota Padangsidimpuan adalah sebagai berikut:

7. Fasilitas Rumah Ibadah

Rumah ibadah merupakan tempat yang sangat dibutuhkan oleh semua umat manusia untuk dapat beribadah bersama-sama. Kota Padangsidimpuan terdapat rumah ibadah yang mendukung setiap umat beragama melakukan ibadahnya dengan baik⁴⁶. Agar lebih jelas dapat dilihat sebagai berikut:

4.3 Fasilitas Rumah Ibadah Kota Padangsidimpuan

No	Kecamatan	Mesjid	Gereja	Vhiara	Jumlah
1	Psp. Tenggara	55	14	-	69
2	Psp. Selatan	71	22	-	93
3	Psp. Batunadua	48	-	-	48
4	Psp. Utara	79	-	1	80
5	Psp.Hutaimbaru	45	3	-	47
6	Psp.Angkola Julu	26	4	-	30
	Jumlah	324	43	1	367

Sumber: Badan Pusat Statistik Kota Padangsidimpuan

⁴⁶Badan Pusat Statistik Kota Padangsidimpuan

8. Fasilitas Kesehatan

Kota Padangsidimpuan dapat dikatakan telah peduli tentang kesehatan. Dapat dilihat dari melalui penyediaan fasilitas yang disediakan oleh pemerintah telah terdapat rumah sakit, puskesmas, puskesmas pembantu dan rumah bersalin dan posyandu⁴⁷. Agar mendapat gambaran yang lebih jelas, dapat dilihat sebagai berikut:

4.4 Fasilitas Kesehatan di Kota Padangsidimpuan

No.	Fasilitas Kesehatan	Jumlah
1	Fasilitas Kesehatan	3
2	Rumah Sakit Umum	9
3	Puskesmas	28
4	Puskesmas Pembantu	14
5	Rumah Bersalin Swasta	12
6	Pos Kesehatan Desa	22
7	Pos Pelayanan Terpadu	137
8	Prakter Dokter	35
9	Praktek Bidan	36
10	Apotek	28
11	Toko Obat	31

Sumber: Dinas Kesehatan Kota Padangsidimpuan

⁴⁷Dinas Kesehatan Kota Padangsidimpuan

B. Gambaran Umum Becak Vespa di Kota Padangsidempuan

1. Sejarah Becak Vespa di Kota Padangsidempuan

Berdasarkan hasil pengamatan dilapangan, becak motor vespa yang ada pertama kali di kota padangsidempuan merupakan hasil modifikasi dan inovasi dari Alm. Bapak Ramli, beliau adalah seorang montir yang memiliki gagasan untuk membuat motor vespa menjadi sebuah becak dengan memiliki karakteristik di Kota Padangsidempuan.

Gagasannya ini kemudian di kembangkan pada tahun 1979.⁴⁸ Hal yang pertama dilakukannya adalah dengan memodifikasi vespa miliknya untuk bisa menggandengkan becak dengan melakukan penambahan dan pengurangan untuk menyesuaikan kedua material tersebut. Dari hasil modifikasinya jadilah sebuah becak dengan menggunakan mesin vespa tetapi memanfaatkan kabin/bak penumpang. Banyak pemilik vespa yang berusaha menjadikan vespa miliknya untuk dimodifikasi dan kemudian becak dijadikan sebagai lahan bisnis ataupun matapencarian mereka.

Pada awal vespa yang digunakan untuk menarik becak adalah mesin vespa dengan jenis kongo buatan italia dan kemudian disusul dengan vespa jenis sprint. Bersama dengan itu, permintaan akan penggunaan becak vespa, pengusaha banyak yang mendatangkan vespa dari luar kota padangsidempuan bahkan sampai ke provinsi Sumatra Barat dan Riau.⁴⁹

⁴⁸Akhir Matua Harahap, Sejarah Becak Vespa Padang Sidempuan: Suatu Inovasi SosialEkonomi Alat Transportasi, <http://akhirmh.blogspot.com>.

⁴⁹Merupakan pabrik manufaktur peralatan perang di Inggris yang memproduksi dari tahun 1883-1983

Pada penghujung awal tahun 80-an becak vespa padangsidimpuan bersaing ketat dengan becak bermesin dan sepeda motor dalam hal memberikan pelayanan kepada masyarakat untuk masalah transportasi. Untuk memenangkan persaingan tersebut para pengusaha mulai berpikir dan menentukan strategi sehingga para pengguna akan lebih memilih becak vespa dalam segala aktivitas sosialnya. Becak vespa yang memiliki keunggulan dibanding becak motor.

Honda berusaha menjaga keunggulan tersebut dengan melakukan beberapa kreasi serta mengembangkan teknik-teknik konstruksi baru becak. Hal ini dilakukan untuk meningkatkan minat masyarakat supaya lebih menggunakan becak vespa sebagai alat pemenuhan sarana transportasi. Pada perkembangan selanjutnya, becak vespa padangsidimpuan semakin berkembang pesat.

Peningkatan kuantitas dari becak ini harus dia turunkan mencegah terjadinya kesemerawutan ataupun konflik dalam operasionalnya. Para pengemudi becak vespa ini tergabung pada lima yayasan atau organisasi yang menaungi becak vespa yaitu Rajawali, Harapan, Rastra, Adu Nasib, dan Bintang. Selain itu, organisasi yang mewadahi para tukang becak ini juga sebagai sarana berinteraksi sesama tukang becak dalam hal tukar menukar informasi.

Pada perkembangan selanjutnya jumlah becak vespa semakin meningkat, bukan hanya karna peningkatan jumlahnya yang meningkat drastis tetapi juga dikarenakan keunikannya yang menggunakan mesin

vespa sebagai penariknya serta bak penumpangnya yang unik dengan lampu hiasan dan nyaman untuk ditumpangi.

2. Perkembangan Becak Motor Vespa di Kota Padangsidempuan

Dalam perjalanan keberadaan becak di Padangsidempuan, jugak mengalami peningkatan jumlah. Pada awal tahun 1980-an jumlah becak yang beroperasi lebih kurang 25 unit, namun seiring bertambahnya waktu jumlah ini mengalami pertumbuhan yang cukup drastis. Dimana pada masa keemasannya yaitu era 1990-an mencapai 1620 unit.⁵⁰

Pertumbuhan jumlah becak ini sejalan dengan pertumbuhan penduduk dan perluasan wilayah kota Padangsidempuan itu sendiri. Becak vespa seakan tidak terlepas dari mobilitas masyarakat Padangsidempuan, sehingga pada saat ini kita terbiasa pada subuh hari hingga pagi hari becak vespa banyak beraktivitas melayani kebutuhan masyarakat yang akan berbelanja di pasar-pasar tradisional seperti: pasar batu, pasar pagi batu nadua, pasar sagumpal bonang, pasar buah yang ada di pusat kota. Kemudian pada jam-jam sekolah, dapat dilihat banyaknya becak vespa yang hilir mudik mengantar anak-anak ke sekolah.

Kemudian pada saat siang hari, becak vespa juga banyak berlalu lalang memberi pelayanan transportasi bagi masyarakat untuk memenuhi kebutuhan mereka di pusat kota padangsidempuan. Sedangkan pada saat malam hari, becak vespa tetap akan setia untuk menunggu penumpang mengantarkan masyarakat yang baru selesai bekerja. Banyaknya becak yang

⁵⁰Akhir Matua Harahap, Sejarah Becak Vespa Padang Sidempuan: Suatu Inovasi SosialEkonomi Alat Transportasi, <http://akhirmh.blogspot.com>.

beroperasi di kota, menjadikan kota ini terkenal akan becak vespanya terutama dikarenakan motor penggeraknya yang unik.

Bentuk kabin penumpang dari becak vespa di kota Padangsidempuan jugak telah mengalami beberapa kali mengalami perkembangan dan modifikasi. Hal ini dilakukan oleh pemiliknya untuk menjadi daya tarik bagi masyarakat untuk menggunakannya. Dari informasi yang di peroleh, kabin penumpang yang pertama sekali yaitu bentuk petak, kemudian bak artis, bak jumbu, bak espass, bak pitara hingga sampai saat ini yang terkenal dan banyak digunakan adalah bak kapsul.

Akan tetapi sehubungan perkembangan zaman sudah banyak yang mengganti becak vespa menjadi becak sepeda motor, sementara di Kota Padangsidempuan yang menjadi keunikan adalah becak vespa. Sehingga persaingan antara becak vespa dengan becak sepeda motor semakin bersaing karna sudah banyaknya yang beralih ke becak sepeda motor.

a. Bidang Ekonomi

Keberadaan becak vespa bukan hanya sekedar transportasi semata melainkan untuk memenuhi kebutuhan dalam bidang segi materi ataupun dalam bidang ekonomi, dengan keberadaan becak vespa. Masyarakat dapat memanfaatkan becak vespa untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari seperti, transportasi ke sekolah, ke kantor, ke suatu daerah yang masih berada di wilayah kota Padangsidempuan. Menurut wawancara saya kepada Bapak Rusdi Hasibuan beliau sudah menjalani profesinya sebagai tukang becak selama kurang lebih 13 tahun. Menurut beliau dari pusat kota kekomplek

sadabuan biaya ongkosnya Rp.7.000,- dengan kebiasaan perharinya beliau dapat mengantarkan penumpang berkisar 4-6 orang perharinya dapat disimpulkan penghasilan beliau perharinya kurang lebih Rp.42.000,-⁵¹

Sedangkan menurut Bapak Dian Syaputra, untuk mendapatkan penumpang, banyak penarik becak yang menunggu pelanggannya di tempat-tempat seperti, pusat ekonomi, sekolah dan kantor-kantor ataupun tempat ramai lainnya. Ada juga para penarik becak yang sambil berkeliling kota untuk mendapatkan penumpangnya.⁵²

b. Peningkatan Jumlah Unit

Peningkatan keberadaan becak vespa di kota Padangsidempuan dikarenakan tingginya permintaan akan moda transportasi. Hal ini banyak memicu banyak masyarakat kota Padangsidempuan berburu vespa kewilayah sumatera bahkan sampai kepulauan jawa. Dengan masuknya motor-motor vespa bekas ini kian menambah populasi becak.

Pada 1980-1990, banyak masyarakat Padangsidempuan yang mencari vespa keluar kota Padangsidempuan. Kota-kota yang menjadi tempat pencarian adalah: Medan, Binjai, Tebing tinggi, Siantar, Balige, Sibolga, Tarutung. Banyaknya vespa-vespa yang ditemukan di sekitar sumatera utara dikarenakan adanya kesamaan dalam penggunaan vespa sebagai moda transportasi di daerah tersebut, selain itu di beberapa kota besar, penggunaan vespa mulai digantikan dengan hadirnya sepeda motor produksi jepang sehingga banyak pemilik vespa kemudian menjual

⁵¹Wawancara dengan Rusdi Hasibuan, pada 14 Mei 2021, di Padangsidempuan.

⁵²Wawancara dengan Dian Syaputra, pada 27 Mei 2021, di Padangsidempuan

vespanya dan menggantikannya dengan sepeda motor keluaran terbaru. Untuk dapat beroperasi, beberapa dari vespa ini harus dilakukan perbaikan terlebih dahulu barulah dibuatkan kabin untuk penumpangnya.

Dengan bertambahnya tukang becak membawa pengaruh timbulnya organisasi-organisasi paguyuban tukang becak. Seperti organisasi adu nasip (organisasi becak vespa tertua), abadi, bintang mas, karya bersama, koperasi becak harapan, rajawali, rastra dan sejahtera jayama. Biasanya tukang becak meletakkan nama organisasi yang mewadainya di selembar plat besi dan digantung di bawah bak penumpang. Organisasi-organisasi ini menjadi media interaksi sosial sesama penarik becak. Dengan penyebaran becak yang hampir merata di wilayah kota Padangsidempuan, tentunya hal ini sangat berperan membantu pergerakan masyarakat dalam memenuhi kebutuhannya. Pada masa inilah becak mendominasi jalan-jalan di kota Padangsidempuan. Becak akan hilir mudik selama 24 jam penuh dalam melayani masyarakat.

Pada dekade 1990-an, dapat di lihat banyak becak vespa yang mangkal di setiap persimpangan yang ada. Untuk kawasan pusat kota becak vespa banyak tersebar di simpang-simpang yang berujung di Jl. Sisingamangaraja, seperti di simpang Jl. Teuku Umar, Jl. Kartini, Jl. Merdeka dan tugu Salak. Becak vespa juga banyak di sekeliling pasar Batu, dan pasar Sagumpal Bonang yang merupakan dua pasar terbesar di kota Padangsidempuan. Selain itu becak vespa juga mangkal di fasilitas-fasilitas publik seperti rumah sakit umum, sekolah, kampus, station Naposo,

terminal bus, maupun setiap di simpang-simpang jalan utama di kelurahan-kelurahan.

Dengan penyebaran becak vespa yang hampir merata di wilayah kota Padangsidempuan tentunya hal ini sangat berperan dalam membantu pergerakan masyarakat dalam memenuhi pergerakannya. Pada masa inilah becak mendominasi jalan-jalan yang ada di kota Padangsidempuan. Keberadaan becak vespa yang terus meningkat dari tahun 1980-2000 tidak terlepas dari perkembangan kota Padangsidempuan itu sendiri. Sebagai kota yang terus mengalami pertumbuhan setiap tahunnya menjadikan transportasi sebagai salah satu unsur terpenting dalam pertumbuhan kota ini. Terjadinya aktivitas pergerakan dengan di tunjukkannya peningkatan mobilitas pergerakan manusia dan barang di perkotaan adalah sebagai konsekuensi dari peningkatannya perekonomian kota.

Tabel 4.5 Peningkatan Jumlah Unit Becak Vespa.

NO	TAHUN	JUMLAH UNIT
1	1970	18
2	1980	25
3	1990	145
4	2000	200

Sumber : *BPS Kota Padangsidempuan Tahun 2000*

Keberadaan becak vespa di kota Padangsidempuan jelas untuk memberikan jasa pelayanan transportasi umum. Pertumbuhan becak berjalan seiring dengan pertumbuhan penduduk dan perluasan wilayah kota Padangsidempuan. Pada tahun 1980 becak vespa mulai beroperasi di kota

Padangsidempuan dalam jumlah yang cukup banyak. Pada saat ini penyebaran becak hanya terkonsentrasi didaerah pusat kota. Namun seiring perluasan wilayah administrasi kota Padangsidimpundi tahun 2001, penyebaran becak vespa tidak hanya di pusat kota tetapi merambah hingga tingkat kecamatan hingga kelurahan. Hal ini menunjukkan keberadaan alat transportasi sangat dibutuhkan terutama bagi daerah-daerah di kecamatan Padangsidimpunan. Daerah tersebut tentunya belum disentuh oleh trayek angkutan kota sehingga keberadaan becak vespa sangat membantu masyarakat untuk memenuhi kebutuhan mereka yang kebanyakan terdapat dipusat kota.

Menurut Bapak Andar Rambe, “Becak vespa adalah moda transportasi khas kota Padangsidempunan. Becak vespa sudah bertahan puluhan tahun dan belum mampu digeser oleh transportasi modern yang banyak berkembang. Dulu sempat masuk, becak dengan penarik sepeda motor seperti motor honda, tapi sekarang sudah tidak ada lagi.”⁵³

c. Sebagai Lapangan Pekerjaan

Keberadaan becak vespa di Kota Padangsidempunan memudahkan masyarakat untuk beraktivitas karena mudah dan praktis. Dengan adanya becak vespa ini maka masyarakat di Kota Padangsidempunan lebih banyak memilih moda transportasi ini untuk mencari nafkah, karena dengan bentor maka ada uang pemasukkan setiap harinya di bandingkan dengan pekerjaan yang lainnya yang dengan mendapatkan uang hanya perbulannya saja.

⁵³ Wawancara dengan Bapak Andar Rambe, 27 Mei 2021, di Padangsidimpunan

Adanya becak vespa ini maka kehidupan ekonomi pengemudi bentor di Kota Padangsidempuan bisa terpenuhi bahkan mereka bisa menyisihkan sebagian hasilnya untuk disimpan. Pendapatan yang di hasilkan oleh pengemudi becak vespa setiap harinya tidak menentu tetapi bisa memenuhi kebutuhan sehari-hari mereka. Sebagian besar pengemudi bentor melakukan aktifitas mencari nafkah dimulai dari pagi hari hingga malam hari bahkan baru setengah hari mereka berkeliling sudah mendapatkan hasil yang lumayan, sebab sebagian besar sudah banyak antrian di pertokoan-pertokoan bahkan sekolah untuk menunggu penumpang yang akan menggunakan becaknya. Dalam usaha memenuhi kebutuhan berbagai kebutuhan hidup setiap orang harus melakukan berbagai upaya untuk memperoleh penghasilan yang layak. Tetapi menjadi permasalahan bahwa kecenderungan akhir-akhir ini semakin sulit mendapatkan pekerjaan yang sesuai dengan yang di inginkan dan karena itu terpaksa hidup dalam belas kasihan lingkungan atau berupaya menyambung hidup di sektor informal. Sektor informal tidak akan berkisar pada aspek produksi tetapi berupa pencarian untuk memperjuangkan pekerjaan dan standar hidup yang manusiawi.⁵⁴

Becak vespa merupakan moda transportasi andalan untuk menjelajahi jalan-jalan di Kota Padangsidempuan. Moda transportasi ini di klaim sebagaikarya inovatif masyarakat, menggantikan sado yang di tarik kuda. Becak vespa merupakan kendaraan khas di Kota Padangsidempuan.

⁵⁴Abdyaskar Tasrum, Strategi Adaptip Tukang Becak dalam Bertahan Hidup di Kota Palopo Universitas Hasanuddin fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Antropologi 2013, hlm. 27

Keberadaan moda transportasi ini mampu menyaingi mobil angkot, yang dimana angkot terbatas oleh rutenya. Bahkan, untuk menuju sebuah lokasi dan pusat pembelanjaan, masyarakat di Kota Padangsidempuan lebih dominan menggunakan becak vespa, karena mudah memasuki akses yang sulit di masuki mobil angkot.

Transportasi ini merupakan salah satu unsur yang penting dalam mendukung kegiatan dan perputaran roda pembangunan nasional khususnya kegiatan dalam bidang perekonomian. Seperti kegiatan perdagangan dan kegiatan industri transportasi secara umum dapat di artikan sebagai kegiatan perpindahan barang dan atau manusia dari tempat asal ke tempat tujuan .⁵⁵

Pendapatan per harinya pengemudi becak vespa ini mampu menyekolahkan anak-anak mereka bahkan ada yang memiliki lima orang anak dan semuanya itu sekolah serta dibiayai dari hasil pendapatan per harinya mengemudi becak vespa. Untuk mendapatkan hasil yang lebih maka pengemudi becak vespa lebih rajin berkeliling mencari penumpang sehingga lebih banyak lagi yang bisa mereka sisihkan untuk disimpan.

Keberadaan becak vespa ini sangat membantu mereka-mereka yang tidak pernah mengenyam pendidikan karena di zaman sekarang sangat sulit untuk mencari pekerjaan. dan hasil bulannya saja belum bisa mencukupi kebutuhan per harinya karena hanya mengharapkan gaji bulanan sehingga mereka lebih memilih menjadi penarik becak vespa, sebab lebih praktis dan mudah dilakukan serta ada uang pemasukan per harinya. Dari pengamatan

⁵⁵Uyan Yunus, *Motivasi Sebagian Masyarakat memilih Pekerjaan sebagai Pengemudi Bentor*, (Jakarta: Pendidikan Ekonomi, 2009) hlm, 25.

ini menunjukkan bahwa menarik becak bukanlah pekerjaan yang dianggap rendah.

Apabila di daerah-daerah lain di Indonesia yang menggunakan becak manual, tukang becak merupakan pekerjaan yang dianggap tidak manusiawi karena harus mendayung dan terkesan mengeksploitasi tenaga manusia. Tetapi di kota ini hal tersebut tidak terlihat karena para tukang becak menggunakan mesin vespa sehingga tenaga manusia dapat diminimalisir penggunaannya.

Dengan bertambahnya jumlah becak, juga mempengaruhi bertambahnya bengkel-bengkel becak di kota Padangsidempuan. Mulai tahun 1990-an, bengkel-bengkel becak mulai berkembang di wilayah Padangsidempuan seperti bengkel di jalan Kantin, Batu Na Dua, Padang Matinggi dan Siborang dan banyak lagi bengkel-bengkel lain yang menyebar di kota Padangsidempuan yang tentunya berimbas pada terbukanya lapangan pekerjaan. Semua ini menunjukkan tanpa disadari ternyata kemunculan becak vespa mampu menjadi pilihan pekerjaan informal dan merupakan lapangan pekerjaan yang nyata bagi sebagian masyarakat di kota Padangsidempuan.

C. Struktur Organisasi Kantor Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan

Organisasi adalah suatu bentuk kerja sama dari sejumlah orang dalam suatu wadah tertentu untuk mencapai suatu tujuan. Struktur organisasi perusahaan merupakan kerangka pembagian tugas dan tanggung

jawab fungsional yang peran menjalankan aktifitas perusahaan melalui struktur organisasi yang jelas.

Dengan adanya struktur organisasi ini diharapkan setiap pegawai mengetahui dengan jelas tugas dan kewajiban yang harus dilaksanakan serta dapat mempertanggung jawabkan kepada atasan dan atasan akan mengetahui bagai man mendelegasikan wewenang kepada bawahannya, sehingga setiap aktifitas dapat terselenggarakan dengan baik dan terkoordinasi.

Berikut merupakan struktur organisasi kantor Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan:

1. KEPALA DINAS : Drs. Yusnal Efendi Daulay
2. SEKRETARIS: Rizwan Boy, S.H
3. KASUBBAG PERENCANAAN & KEUANAGN: Nauli Parsaulian, S.E
4. KASUBBAG UMUM & KEPEGAWAIAN: Hj. Nuraini, S.Sos
5. KABID LALU LINTAS DAN ANGKUTAN: Aceh Soripada Hutasuhut, S.Sos
6. KASIH MANAJEMEN DAN REKAYASA LANTAS : Hendra Siregar, S.H
7. KASI KESELAMATAN TRANSFORTASI : Pardamean Hasibuan, S.T
8. KASIH PEMBINAAN DAN PENGAWASAN LANTAS : Ulfa Sari, S.E
9. Plt. KASI TERMINAL DAN POS RETREBUSI: Azis Efendi Pulungan, S.Sos
10. KASI SARANA DAN PRASARANA: Rinto Harahap, S.T
11. Plt. KASI PERPARKIRAN: Hasan Basri Nasution, S.Sos

12. KUPTD PENGUJIAN KENDERAAN BERMOTOR : Mirnawati Nasution
13. KASUBBAG TATA USAHA UPTD PENGUJIAN KENDERAAN BERMOTOR: Haryono, S.Sos.

D. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan

1. Visi

Terwujudnya kinerja perhubungan yang baik dalam menciptakan lalu lintas yang tertib, lancar, aman dan nyaman menuju kota Padangsidimpuan smart.

2. Misi

- a. Meningkatkan kemampuan sumber daya manusia, baik aparatur maupun masyarakat dalam mewujudkan pelayanan prima di bidang transportasi.
- b. Meningkatkan saran dan prasarana penunjang ketertiban, kelancaran, keamanan dan kenyamanan lalu lintas.
- c. Meningkatkan peran di bidang perhubungan dalam mendukung pembangunan/ pengembangan wilayah, pertumbuhan ekonomi, sosial dan budaya.
- d. Meningkatkan peran dalam penggalian sumber pendapatan asli daerah dan sektor perhubungan.

E. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 48 tentang Uji Kelayakan Jalan Kendaraan Umum (Becak vespa) di Kota Padangsidimpuan.

Dalam menanggulangi uji kelayakan jalan kendaraan umum (becak vespa) di kota Padangsidimpuan dalam hal ini pemerintah kota Padangsidimpuan untuk dapat mengontrol atau mengurangi peraturan

kendaraan umum (becak vespa) agar tetap mematuhi aturan kelayakan jalan kendaraan umum. Dalam Undang-Undang Nomor 22 pasal 48 dijelaskan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan layak jalan, persyaratan teknis sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tersiri atas:

1. Susunan
2. Perlengkapan
3. Ukuran
4. Karoseri
5. Rancangan teknis kendaraan sesuai dengan peruntukannya
6. Pemuatan penggunaan penggandengan kendaraan bermotor
7. Penempelan kendaraan bermotor

Persyaratan layak jalan sebagaimana dimaksud pada ayat 1 ditentukan oleh kinerja minimal kendaraan bermotor yang di ukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

1. Emisi gas buang
2. Kebisingan suara
3. Efisiensi sistem rem utama
4. Efisiensi sistem rem parkir
5. Kincup roda depan
6. Suara klakson
7. Daya pancar dan arah sinar lampu utama
8. Radius putar

9. Akurasi alat penunjuk kecepatan
10. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban
11. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat kendaraan

Sebagaimana yang disebut diatas agar Dinas Perhubungan kota Padangsidempuan melaksanakan sesuai aturan yang berlaku sebagaimana telah dipaparkan di atas.

F. Kelayakan Jalan Becak Vespa Di Kota Padangsidempuan Berdasrkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Untuk mengetahui bagaimana kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasrkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 apakah peraturan Undang–undang nomor 22 tahun 2009 tersebut sudah efektif atau tidak efektif dapat di lihat dari pelaksanaan pemeriksaan layak jalan dan pajak kendaraan.

1. Pemeriksaan Kelayak jalan (becak vespa)

Untuk memperjelas bagaimana kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidempuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 peneliti melakukan wawancara dengan bebrerapa instansi yang terkait. Instansi yang terkait yang di wawancarai diantaranya ialah kantor Dinas Perhubungan kota Padangsidempuan. Wawancara dilakukan dengan bapak Rizwan Boy selaku sekretaris Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan yang melaksanakan tugas pemeriksaan layak jalan dan pemeriksaan pajak.

Dari hasil wawancara dengan bapak Rizwan Boy beliau mengatakan upaya pelaksanaan Undang–Undang nomor 22 tahun 2009 di Kota Padangsidempuan sudah jarang di jalankan ataupun bahkan tidak

pernah di jalankan di Kota Padangsidempuan.⁵⁶ Tetapi pada masa jabatan Bapak Zulkarnain Nasution sudah pernah di rencanakan untuk melakukan pemeriksaan layak jalan, akan tetapi sampai saat ini sama sekali belum terlaksana. Penyebab belum terlaksananya kebijakan yang di rencanakan oleh Bapak Zulkarnain Nasution dikarenakan adanya gaya kepemimpinan, sehingga membedakan fokus kinerja dari yang di jalan oleh pemerintah Kota.

Yang melatar belakangi tidak terkontrolnya alur angkutan Becak karena tidak ada instansi yang merangkul para pengemudi becak sehingga segala tempat menjadi tempat pangkalan para pengemudi becak, karena hal tersebut banyak pengendara lain yang merasa terganggu dalam berkendara di jalan Raya. Selain itu karena ketidak adaanya instansi yang merangkul para pengendara becak memberikan dampak pada sanksi, karena penghasilan yang di dapat dari hasil menarik becak sangat sedikit pemerintah tidak memfokuskan pada para pengemudi becak dan dibebaskan.

Peraturan yang dimudahkan kepada para pengemudi becak membuat mereka banyak yang melanggar undang – undang nomor 22 tahun 2009 tentang uji kelayakan jalan tersebut. Beliau juga mengatakan bahwa rata-rata 99% becak di kota Padangsidempuan tidak memiliki kelengkapan surat-surat yang jelas. Hal ini juga memberikan kerugian kepada para penumpang yang menggunakan jasa angkutan becak, karena tidak ada yang menjamin keselamatan penumpang, karena seandainya terjadi kecelakaan di jalan raya maka tidak ada yang akan mempertanggung jawabkannya seperti asuransi kecelakaan.

Wawancara dengan Bapak Haryono beliau mengatakan seandainya apabila dilaksanakn uji kelayakan becak motor semuanya pengemudi becak motor melanggar undang – undang tersebut dan pihak dinas perhubungan belum dapat mengatasi permasalahan tersebut.⁵⁷

Selain itu bapak Haryono juga mengatakan seandainya peraturan perundang-undangan ditekankan kepada pengemudi becak maka dapat dipastikan tidak akan ada lagi pengemudi becak di Kota Padangsidempuan. Hal tersebut disebabkan karena pendapatan yang diterima dari pengemudi becak masih tergolong minim dan apabila

⁵⁶ Wawancara dengan bapak Rizwan Boy, pada 20 April 2021, di Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan

⁵⁷ Wawancara dengan bapak Haryono, pada 20 April 2021, di Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan

benar-benar dihentikan maka beberapa masyarakat Kota Padangsidimpuan akan kehilangan mata pencaharian, disebabkan mereka masih bergantung pada becak dan juga ketiadaan sumber penghasilan lainnya.

Wawancara dengan bapak Zul Efendi tahun ke tahun pengemudi becak motor ini mengalami peningkatan bahkan banyak sekarang becak motor yang tidak layak jalan, contohnya: kenalpot blong, gandeng yang sudah rapuh, tidak memiliki lampu sen/ penunjuk arah, tidak memiliki penutup mesin sehingga membahayakan pengendara lain.⁵⁸

Untuk melihat peningkatan terhadap angkutan becak motor di Kota Padangsidimpuan berikut ini hasil rekapitulasi becak motor dari tahun 2015-2020.

Tabel 4.6 Jumlah Becak Yang Semakin Meningkat

NO	TAHUN	JUMLAH UNIT
1	2015	220
2	2016	250
3	2017	308
4	2018	350
5	2019	407
6	2020	450

Sumber: data kantor Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa setiap tahunnya pengemudi becak motor semakin meningkat sehingga perlu di lakukan pengujian layak jalan agar sesuai dengan Undang–Undang tersebut.

⁵⁸ Wawancara dengan bapak Zul Efendi, pada 21 April 2021, di Dinas Perhubungan Kota Padangsidimpuan

wawancara dengan bapak Parto pengemudi becak beliau mengatakan mengemudi becak motor satu-satunya pekerjaan yang dimiliki, sandainya kalo tidak mengemudi becak motor beliau tidak bisa menafkahi keluarga.⁵⁹

wawancara dengan Bapak Mukhtadi Nasution beliau juga mengatakan hal yang sama seperti bapak Parto yang dimana beliau mengatakan mengemudi becak motor satu-satunya pekerjaan yang dimiliki, seandainya kalo tidak mengemudi becak motor beliau tidak bisa menafkahi keluarganya apalagi dimasa pandemi covid 19.⁶⁰

wawancara dengan bapak Hamka Harahap beliau mengatakan pendapatan pengemudi becak tidak menentu apalagi dimasa-masa pandemi covid 19 sekarang ini dan kami selaku pengemudi becak tidak sanggup untuk merenopasi becak motor sesuai dengan Undang-Undang tersebut karena mencukupi kehidupan sehari-hari saja sudah bersyukur.⁶¹

wawancara dengan bapak Fahri Lubis beliau mengatakan pekerjaan mengemudi becak sudah lama dia tekuni dan belum ada sama sekali pemeriksaan terhadap becak motor beliau apalagi pekerjaan semakin sulit beliau tetap mengemudi becak motor karna itu merupakan pekerjaan yang halal.⁶²

wawancara dengan ibu Melinda Hasibuan beliau mengatakan menggunakan jasa angkutan becak memberikan kemudahan karena becak bisa mengantarkan penumpang sampai ketujuan, bahkan sampai kehalaman rumah saya, ketika keadaan terdesak becak lebih mudah didapatkan dibandingkan angkutan umum lainnya seperti angkot.⁶³

⁵⁹ Wawancara dengan bapak Parto, pada 09 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

⁶⁰ Wawancara dengan bapak Mukhtadi Nasution, pada 09 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

⁶¹ Wawancara dengan bapak Hamka Harahap, pada 11 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

⁶² Wawancara dengan bapak Fahri Lubis, pada 11 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

⁶³ Wawancara dengan ibu Melinda Hasibuan, pada 15 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

wawancara dengan ibu Rini beliau mengatakan menggunakan jasa angkutan becak memang memberikan kemudahan akan tetapi tarif angkutan becak tergolong mahal dan juga suara knalpot becak terlalu bising.⁶⁴

wawancara dengan ibu Nur Hamida beliau mengatakan lebih nyaman menaiki angkutan umum dari pada becak motor karna angkutan umum lebih tenang dan nyaman sedangkan menaiki becak motor merasa kurang nyaman karna tidak memiliki lampu penunjuk arah yang dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.⁶⁵

G. Faktor Yang Menjadi Kendala Dalam Pelaksanaan Undang – Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 48 Tentang Uji Kelayakan Jalan Kendaraan Umum (Becak) Di Kota Padangsidempuan

Wawancara dengan kantor Dinas Perhubungan kota Padangsidempuan ada beberapa faktor kendala yang menyebabkan Undang–Undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 tentang uji kelayakan jalan kendaraan umum (becak) di Kota Padangsidempuan tidak efektif. Berikut faktor–faktor penyebab Undang–undang nomor 22 tahun 2009 tidak efektif:

1. Sosialisai yang tidak merata oleh pemerintah terhadap Undang–Undang laik jalan kendaraan umum, sehingga masih banyak para pengemudi becak motor yang tidak mengetahui apa saja peraturan yang ada di dalam Undang–Undang tersebut.
2. Faktor ekonomi, faktor ekonomi menjadi salah satu faktor yang paling utama karena lapangan pekerjaan yang sangat minim apalagi dampak covid 19 sekarang sehingga pengemudi becak motor menghalalkan segala cara untuk memenuhi kebutuhannya dan tidak memerhatikan keselamatan penumpang.

⁶⁴ Wawancara dengan ibu Rini, pada 15 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

⁶⁵ Wawancara dengan ibu Nur Hamida, pada 15 Juni 2021, di Kota Padangsidempuan

3. Tidak adanya sanksi yang tegas terhadap pelanggar Undang–Undang tersebut dan bukan hanya itu bahkan pihak dinas perhubungan tidak pernah menjalankan aturan yang ada di dalam peraturan Undang–Undang tersebut.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan, maka kesimpulan yang dapat diperoleh adalah sebagai berikut :

1. Kelayakan jalan becak vespa di Kota Padangsidimpuan berdasarkan undang-undang nomor 22 tahun 2009 belum berjalan secara efektif hal ini dapat dilihat dari jumlah pengemudi becak yang semakin bertambah, dan bahkan pihak Dinas Perhubungan sebagai pelaksana undang – undang tersebut mengakui tidak pernah menjalankan undang – undang ataupun tidak pernah menguji kelayakan becak motor.
2. Faktor – faktor yang menyebabkan tidak efektifnya undang – undang nomor 22 tahun 2009 karena lapangan pekerjaan yang sangat minim sehingga masyarakat menghalalkan segala cara untuk memenuhi kebutuhannya, sosialisasi yang tidak merata, tidak adanya tindakan dinas perhubungan dalam melaksanakan undang – undang tersebut.

B. Saran

Perlu dilakukan sosialisasi merata bagi seluruh pengemudi becak, bukan hanya menyebarkan selebaran kertas tetapi alangkah lebih baik dilakukannya sosialisasi secara langsung terhadap pengemudi becak, perlu dilakukannya pemeriksaan layak jalan terhadap pengemudi becak motor dan mematuhi aturan yang ada didalam undang – undang tersebut sehingga undang – undang nomor 22 tahun 2009 pasal 48 berjalan secara efektif.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Aziz Abdur Rauf, *Al-Hufaz Al-Qur'an Hafalan Mudah*, Bandung: CII Cordoba, 2020
- Andra Tersiana, *Metode Penelitian* Jakarta: Anak Hebat Indonesia, 2018
- Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2010
- Amirul Hadi dan Haryono, *Metodologi Penelitian*, Bandung: Setia Jaya, 2005
- Andi Prastowo, *Memahami Metode-Metode Penelitian*, Jakarta: Ar-Ruzz Media, 2014
- Adi Wahyu Saputra, Dinjauwan Hukum Terhadap Pelaku Pelanggaran Kelayakan Kendaraan Angkutan Umum di Kabupaten Donggala Menurut Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang lalu lintas Dan Angkutan Jalan, *Jurnal Ilmu Hukum Legal Opinion*, Vol.2 Edisi.2, 2014
- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2008
- Akhir Matua Harahap, Sejarah Becak Vespa Padang Sidempuan: Suatu Inovasi SosialEkonomi Alat Transportasi, <http://akhirmh.blogspot.com>
- Abdyaskar Tasrum, Strategi Adaptip Tukang Becak dalam Bertahan Hidup di Kota Palopo Universitas Hasanuddin fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Jurusan Antropologi 2013.
- Basuki Rekso Wibowo, *Peran Hakim dalam Pembangunan Hukum*, Bandung: Parahyangan, 2015
- Badan Pusat Statistik Kota Padangsidempuan
- Baharuddin, dkk, *Peta dan Profil Pendidikan Kota Padangsidempuan*, Padangsidempuan Dinas Pendidikan Daerah Kota Padangsidempuan, 2006
- Bernard Arief Sidharta, *Ilmu Hukum Indonesia*, Bandung: FH Unika Parahyangan, 2010
- B. Arief Sudharta, *Ilmu Hukum Indonesia*, Bandung: FH Universitas Parahyangan, 2010
- Cholid Narbuko Dan Abu Achmadi, *Metode Penelitian*, Jakarta: PT. Bumi Aksara, 2005

Dinas Kesehatan Kota Padangsidempuan.

Djajoesman, Grafik Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Jakarta: Balai Pustaka 1976

<http://id.shvoong.com/social-sciences/sociology/2205936-pengertian-pelaksanaan-actuating/>, diakses 29 Desember 2020 pukul 15.36

Kantor Walikota Padangsidempuan.

Kantor Badan Pendapatan Daerah Kota Padangsidempuan.

Lexi J, Metode Penelitian Kualitatif Bandung: PT. Remaja Rosdakary

Meta Suryani, Anis Mashdurohatun, Penegakan Hukum Terhadap Eksistensi Becak Bermotor Umum (Bentor) Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan”, *Jurnal Pembaharuan Hukum*, Vol.3 No.1, 2016.

Merupakan pabrik manufaktur peralatan perang di Inggris yang memproduksi dari tahun 1883-1983

P. Joko Subagyo, *Metode Penelitian Dalam Teori Dan Praktek*, Jakarta: PT. Bhineka Cipta, 2004

Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Pasal 2 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Pasal 48 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pasal 141 Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Pietersz, *Karakteristik Surat Tilang dalam Penindakan Pelanggaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, *Jurnal Sasi* Vol.16 No. 16 September 2010.

Rahardjo Adisasmita, *Manajemen Pembangunan Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014

Rahardjo Adisasmita, *Dasar-dasar Ekonomi Transportasi*, Yogyakarta: Graha Ilmu, 2010

- Sabian Utsman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum: Dilengkapi Proposal Penelitian Hukum Legal Research* Yogyakarta: Pustaka Belajar, 2013
- Sebian Usman, *Dasar-Dasar Sosiologi Hukum; Makna Dialog antara Hukum dan Masyarakat* Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2009
- Siti Hertanti, Dkk, "Pelaksanaan Program Karang Taruna Dalam Upaya Meningkatkan Pembangunan di Desa Cinta Ratu Kecamatan Parigi Kabupaten Pangandaran" *Jurnal Moderat*, Vol. 5 No. 3, Tahun 2019
- Sugiono, *Metode Penelitian Kualitatif, Kualitatif Dan R & D*, Bandung: Alfabeta, 2009
- Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* Jakarta: Penerbit Universitas Indonesi, 2012
- Syapar Alim Siregar, *Nasakh Wa Mansukh. Al-Maqosid: Jurnal Ilmu-Ilmu Kesyarifan Dan Keperdataan*, Fakultas Syariah dan Ilmu Hukum IAIN Padangsidempuan, volume 6 Nomor 1 Edisi Januari-Juni 2020
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- Uyan Yunus, *Motivasi Sebagian Masyarakat memilih Pekerjaan sebagai Pengemudi Bentor*, Jakarta: Pendidikan Ekonomi, 2009
- W.J.S Poerdawarminta, *Kamus Besar Bahasa Indonesia* Jakarta: Balai Pustaka, 2002
- Yudhistira Ikranegara, *(RPUL) Rangkuman Pengetahuan Umum Lengkap Edisi Terbaru* Jakarta: Pustaka Sandro Jaya, 2014



Wawancara dengan Sekretaris Dinas Perhubungan Kota Padangsidempuan
Bapak Riswan Boy



Wawancara dengan Kasubbag Tata Usaha UPTD Pengujian Kendaraan Bermotor
Bapak Haryono, S.Sos





PEMERINTAH KOTA PADANGSIDIMPUAN
DINAS PERHUBUNGAN
 Jln. Jend. Besar A. H. Nasution PI - IV Pijorkoling Telp. (0634) 7003140
 PADANGSIDIMPUAN

Kode Pos : 22733

Nomor : 551/2020/DP/2021
 Sifat : -
 Lampiran : -
 Perihal : Informasi Penyelesaian Skripsi

Padangsidempuan, 26 Mei 2021

Kepada Yth :
 Dekan Fakultas Syariah dan Ilmu
 Hukum IAIN Padangsidempuan

di -
 Padangsidempuan

Berdasarkan surat Sdr Dekan Nomor : B – 315 /In.14/D.1/TL.00/04/2021 perihal bantuan Informasi Penyelesaian Skripsi an. Muhammad Zalil Siregar NIM 1610300011 dengan Judul Skripsi Penyelesaian Undang – Undang Nomor : 22 Tahun 2009 Pasal 48 tentang Uji Kelayakan Jalan Kendaraan Umum (Becak) di Kota Padangsidempuan.

Sehubungan dengan hal tersebut diatas diatur Perda Nomor 4 Tahun 2010 tentang Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) roda tiga Becak Bermotor (Betor) hanya dalam prakteknya tidak pernah terlaksana karena pada pajak kendaraan juga tidak terlaksana oleh SAMSAT .

Demikian disampaikan sebagai bahan pertimbangan.

a.n. KEPALA DINAS PERHUBUNGAN
 PEMERINTAH KOTA PADANGSIDIMPUAN
 SEKRETARIS

 RIZWAN BOY, SH
 PEMBINA TK I
 NIP. 196504071993121001



**KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
INSTITUT AGAMA ISLAM NEGERI PADANGSIDIMPUAN
FAKULTAS SYARIAH DAN ILMU HUKUM**

Jalan T. Rizal Nurdin Km.4,5 Sihitang 22733
Telepon (0634) 22080 Faximile (0634) 24022
Website: <http://syariah.iain-padangsidimpuan.ac.id>

nomor : B - /In.14/D.6/PP.00.9/01/2022
amp : -
erihal : Pengesahan Judul dan Pembimbing Skripsi
th Bapak/ibu :
Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.Ag
Dermina Dalimunthe, M.H

Januari 2022

Assalamu 'Alaikum Wr. Wb

Dengan hormat, disampaikan kepada Bapak bahwa berdasarkan hasil sidang Tim Pengkaji Kelayakan Judul Skripsi, telah ditetapkan Judul Skripsi Mahasiswa tersebut dibawah ini sebagai berikut:

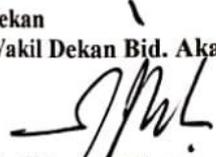
Nama : Muhammad Zalil Siregar
NIM : 1610300011
Fak/Prodi : Syariah dan Ilmu Hukum/Hukum Tata Negara
Judul Skripsi : **Kelayakan Jalan Becak Vespa di Kota Padangsidimpuan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009**

Seiring dengan hal tersebut, kami mengharapkan kesediaan Bapak/Ibu menjadi Pembimbing I dan Pembimbing II penelitian penulisan skripsi mahasiswa dimaksud.

Demikian kami sampaikan, atas kesediaan dan kerjasama yang baik dari Bapak/Ibu, kami ucapkan terimakasih.

Assalamu 'Alaikum Wr. Wb

An. Dekan
Wakil Dekan Bid. Akademik


Dr. Ikhwanuddin Harahap, M.Ag.
NIP.19750103 200212 1 001

Ketua Prodi


Dermina Dalimunthe, M.H
NIP.19710528 200003 2 005

PERNYATAAN KESEDIAAN SEBAGAI PEMBIMBING

**BERSEDIA/TIDAK BERSEDIA
PEMBIMBING I**


Dr. H. Sumper Mulia Harahap, M.Ag
NIP. 19720313 200312 1 002

**BERSEDIA/TIDAK BERSEDIA
PEMBIMBING II**


Dermina Dalimunthe, M.H
NIP.19710528 200003 2 005