

**IMPLEMENTASI STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)
ANGKUTAN ORANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG
(ANALISIS PERSPEKTIF PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 DAN MASLAHAH MURSALAH)**

SKRIPSI

Oleh :

Eka Rahmawati

NIM 15220100



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG**

2019

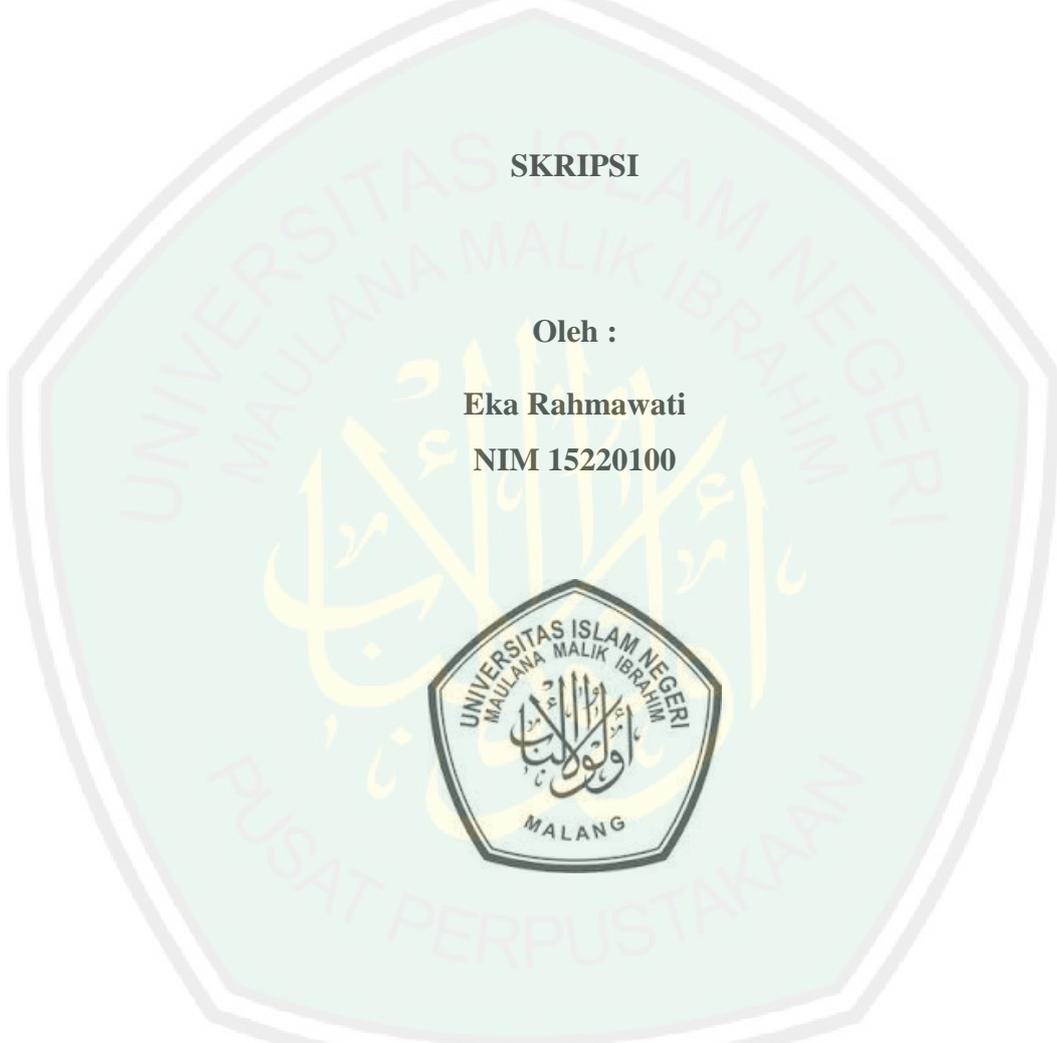
**IMPLEMENTASI STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)
ANGKUTAN ORANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG
(ANALISIS PERSPEKTIF PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 DAN MASLAHAH MURSALAH)**

SKRIPSI

Oleh :

Eka Rahmawati

NIM 15220100



**JURUSAN HUKUM BISNIS SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI
MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
2019**

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Demi Allah,

Dengan kesadaran dan rasa tanggung jawab terhadap pengembangan keilmuan,
Penulis menyatakan bahwa skripsi dengan judul:

**IMPLEMENTASI STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)
ANGKUTAN ORANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG
(ANALISIS PERSPEKTIF PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 DAN MASLAHAH MURSALAH)**

Benar-benar merupakan karya ilmiah yang disusun sendiri, bukan atau duplikat atau memindah data milik orang lain, kecuali yang disebutkan referensinya secara benar. Jika di kemudian hari terbukti disusun orang lain, ada penjiplakan, duplikasi, atau memindah data orang lain, baik secara keseluruhan atau sebagian, maka skripsi dan gelar sarjana yang saya peroleh karenanya, batal demi hukum.

Malang, 06 Mei 2019

Penulis,



Eka Rahmawati

NIM 15220100

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Eka Rahmawati NIM: 15220100 Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul:

**IMPLEMENTASI STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)
ANGKUTAN ORANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG
(ANALISIS PERSPEKTIF PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 DAN MASLAHAH MURSALAH)**

Maka pembimbing menyatakan bahwa skripsi tersebut telah memenuhi syarat-syarat ilmiah untuk diajukan dan diuji pada Majelis Dewan Penguji.

Malang, 06 Mei 2019

Mengetahui,

Ketua Jurusan
Hukum Bisnis Syariah



Dr. H. Fakhruddin, M.HI
NIP. 197408192000031002

Dosen Pembimbing,

Iffaty Nasyi'ah, SH, M. H
NIP. 197606082009012007

KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

PENGESAHAN SKRIPSI

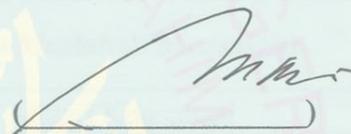
Dewan Penguji Skripsi saudara Eka Rahmawati, NIM 15220100, mahasiswa Jurusan Hukum Bisnis Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, dengan judul:

**IMPLEMENTASI STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM)
ANGKUTAN ORANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG
(ANALISIS PERSPEKTIF PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 22
TAHUN 2009 DAN MASLAHAH MURSALAH)**

Telah dinyatakan lulus dengan nilai

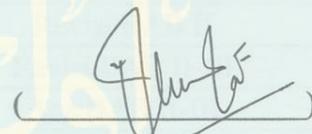
Dewan Penguji:

1. H. Khoirul Anam, Lc. M.H.
NIP:19680715200003100



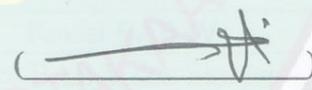
Ketua

2. Iffaty Nasyi'ah, MH.
NIP: 197606082009012007



Sekretaris

3. Dr. Khoirul Hidayah, S.H., M.H.
NIP:197805242009122003



Penguji Utama

Malang, 06 Mei 2019

Dean Fakultas Syariah



Dr. H. Syaifulah, S.H. M.Hum
NIP. 19651205200031001



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM MALANG
FAKULTAS SYARIAH

Terakreditasi "A" SK BAN-PT Depdiknas Nomor : 157/SK/BAN-PT/Ak-XV/VS/VII/2013 (Al Ahwal Al Syakhshiyah)
Terakreditasi "B" SK BAN-PT Nomor : 021/BAN-PT/Ak-XIV/S1/VIII/2011 (Hukum Bisnis Syariah)
Jl. Gajayana 50 Malang 65144 Telepon (0341) 559399, Faksimile (0341) 559399
Website: <http://syariah.uin-malang.ac.id/>

BUKTI KONSULTASI

Nama : Eka Rahmawati
NIM/Jurusan : 15220100 / Hukum Bisnis Syariah
Dosen Pembimbing : Iffaty Nasyi'ah, SH, M. H.
Judul Skripsi : **Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM)
Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang
(Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor
22 Tahun 2009 Dan Masalah Mursalah)**

NO	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1	Jumat/ 01 Maret 2019	Revisi BAB I	
2	Selasa/ 05 Maret 2019	Acc BAB I	
3	Jumat/ 08 Maret 2019	Revisi BAB II	
4	Selasa/ 12 Maret 2019	Revisi BAB II-III	
5	Selasa/ 19 Maret 2019	Acc BAB II-III	
6	Selasa/ 02 April 2019	Revisi BAB IV	
7	Selasa / 09 April 2019	Revisi BAB IV	
8	Selasa / 16 April 2019	Acc BAB IV	
9	Selasa/ 23 April 2019	Revisi BAB IV	
10	Selasa/30 April 2019	Acc BAB V dan Skripsi	

Malang, 06 Mei 2019

Mengetahui,

a/n Dekan

Ketua Jurusan Hukum Bisnis

Syariah



Dr. Fakhruddin, M.H.I.

NIP. 197408192000031002

MOTTO

وَخَلَقْنَا لَهُم مِّن مِّثْلِهِ مَا يَرْكَبُونَ

“Dan Kami ciptakan untuk mereka yang serupa dengannya (kapal) yang bisa mereka naiki”

(Yasin : 42)



KATA PENGANTAR

Hanya dengan rahmat-Nya dan hidayah-Nya penyusunan skripsi yang berjudul “**IMPLEMENTASI STANDAR PELAYANAN MINIMAL (SPM) ANGKUTAN ORANG DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA MALANG (ANALISIS PERSPEKTIF PASAL 141 UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009 DAN MASLAHAH MURSALAH)** dapat diselesaikan dengan baik. Shalawat serta salam kita haturkan kepada Nabi Muhammad SAW yang telah mengajarkan dari alam kegelapan menuju alam terang benderang yakni dengan agama Islam. Semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaat dari beliau di hari akhir kelak. Amin.

Dengan segala daya dan upaya serta bantuan, pengarahan maupun bimbingan dan hasil diskusi dari berbagai pihak dalam proses penulisan dan penyusunan skripsi ini, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada batas kepada:

1. Prof. Dr. Abdul Haris, M.Ag, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Dr. H. Saifullah, S.H., M.Hum selaku Dekan Fakultas Syari’ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Dr. H. Fakhruddin, M.HI, selaku Ketua Jurusan Hukum Bisnis Syari’ah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Dewan Penguji skripsi yang telah memberikan kritik yang membangun serta arahan dalam menyempurnakan kekurangan yang ada dalam penelitian penulis.
5. Ibu Iffaty Nasyi’ah, SH, M. H, selaku dosen pembimbing penulis. Terima kasih penulis haturkan atas waktu yang telah beliau limpahkan, arahan maupun saran, serta motivasi dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Dr. Abbas Arfan, Lc, M.H, selaku dosen wali penulis selama menempuh kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Terima kasih penulis haturkan kepada beliau yang telah memberikan bimbingan, saran, serta motivasi selama menempuh perkuliahan.
7. Segenap Dosen Fakultas Syari’ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah mendidik, membimbing, serta

mengamalkan ilmunya dengan ikhlas. Semoga Allah SWT memberikan pahala-Nya yang sepadan kepada beliau semua.

8. Staf serta Karyawan Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis ucapkan terima kasih atas partisipasinya dalam penyelesaian skripsi ini.
9. Seluruh teman-teman penulis Hukum Bisnis Syari'ah angkatan 2015 yang telah memberikan banyak pengalaman, kenangan, dan motivasi penulis selama menempuh kuliah.

Semoga apa yang penulis peroleh selama menjalankan kuliah di Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini, dapat memberikan manfaat kepada semua pembaca, khususnya saya pribadi. Disini penulis sebagai manusia biasa yang tidak luput dari salah dan dosa, menyadari bahwa skripsi ini jauh dari kata sempurna. Maka dari itu penulis mengharapkan kritik dan saran dari semua pihak untuk menyempurnakan skripsi ini.

Malang, 06 Mei 2019

Penulis



Eka Rahmawati

NIM 15220100

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi ialah pemindahalihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia (Latin), bukan terjemahan bahasa Arab ke dalam bahasa Indonesia. Termasuk dalam kategori ini ialah nama Arab dari bangsa Arab, sedangkan nama Arab dari bangsa selain Arab ditulis sebagaimana ejaan bahasa nasionalnya, atau sebagaimana yang tertulis dalam buku yang menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun daftar pustaka, tetap menggunakan ketentuan transliterasi ini.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya ilmiah, baik yang berstandar internasional, nasional maupun ketentuan yang khusus digunakan penerbit tertentu. Transliterasi yang digunakan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang menggunakan EYD plus, yaitu transliterasi yang didasarkan atas Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, tanggal 22 Januari 1998, No. 158/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab (*A Guide Arabic Transliteration*), INIS Fellow 1992.

B. Konsonan

ا = Tidak dilambangkan	ض = dl
ب = b	ط = th
ت = t	ظ = dh
ث = ts	ع = '(koma menghadap ke atas)
ج = j	غ = gh

ح = <u>h</u>	ف = f
خ = kh	ق = q
د = d	ك = k
ذ = dz	ل = l
ر = r	م = m
ز = z	ن = n
س = s	و = w
ش = sy	ه = h
ص = sh	ي = y

Hamzah (ء) yang sering dilambangkan dengan alif, apabila terletak di awal kata maka dalam transliterasinya mengikuti vokalnya, tidak dilambangkan, namun apabila terletak di tengah atau akhir kata, maka dilambangkan dengan tanda koma di atas (‘), berbalik dengan koma (‘) untuk pengganti lambang “ع”.

C. Vokal, Panjang dan Diftong

Setiap penulisan bahasa Arab dalam bentuk tulisan latin vokal *fathah* ditulis dengan “a”, *kasrah* dengan “i”, *dlommah* dengan “u”, sedangkan bacaan panjang masing-masing ditulis dengan cara berikut:

Vokal (a) panjang = â misalnya قال menjadi qâla

Vokal (i) panjang = î misalnya قيل menjadi qîla

Vokal (u) panjang = û misalnya دون menjadi dûna

Khusus untuk bacaan ya' nisbat, maka tidak boleh digantikan dengan “i”, melainkan tetap ditulis dengan “iy” agar dapat menggambarkan ya' nisbat diakhirnya. Begitu juga untuk suara diftong, wawu dan ya' setelah *fathah* ditulis dengan “aw” dan “ay”. Perhatikan contoh berikut:

Diftong (aw) = *قوله* misalnya *قول* menjadi *qawla*

Diftong (ay) = *خير* misalnya *بي* menjadi *khayrun*

D. Ta' marbûthah (ة)

Ta' marbûthah ditransliterasikan dengan “t” jika berada di tengah kalimat, tetapi apabila ta' marbûthah tersebut berada di akhir kalimat, maka ditransliterasikan dengan menggunakan “h” misalnya *الرسالة للمدرسة* menjadi *al-risalat li al-mudarrisah*, atau apabila berada di tengah-tengah kalimat yang terdiri dari susunan *mudlaf* dan *mudlaf ilayh*, maka ditransliterasikan dengan menggunakan t yang disambungkan dengan kalimat berikutnya, misalnya *في رحمة الله* menjadi *fi rahmatillâh*.

E. Kata Sandang dan Lafdh al-Jalâlah

Kata sandang berupa “al” (ال) ditulis dengan huruf kecil, kecuali terletak di awal kalimat, sedangkan “al” dalam lafadh jalâlah yang berada di tengah-tengah kalimat yang disandarkan (*idhafah*) maka dihilangkan. Perhatikan contoh-contoh berikut ini:

1. Al-Imâm al-Bukhâriy mengatakan ...
2. Al-Bukhâriy dalam muqaddimah kitabnya menjelaskan ...
3. *Masyâ' Allâh kâna wa mâ lam yasya' lam yakun.*
4. *Billâh 'azza wa jalla.*

F. Nama dan Kata Arab Terindonesiakan

Pada prinsipnya setiap kata yang berasal dari bahasa Arab harus ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Apabila kata tersebut

merupakan nama Arab dari orang Indonesia atau bahasa Arab yang sudah terindonesiakan, tidak perlu ditulis dengan menggunakan sistem transliterasi. Perhatikan contoh berikut:

“ ...Abdurrahman Wahid, mantan Presiden RI keempat, dan Amin Rais, mantan Ketua MPR pada masa yang sama, telah melakukan kesepakatan untuk menghapuskan nepotisme, kolusi dan korupsi dari muka bumi Indonesia, dengan salah satu caranya melalui pengintensifan salat di berbagai kantor pemerintahan, namun ...”

Perhatikan penulisan nama “Abdurrahman Wahid,” “Amin Rais” dan kata “salat” ditulis dengan menggunakan tata cara penulisan bahasa Indonesia yang disesuaikan dengan penulisan namanya. Kata-kata tersebut sekalipun berasal dari bahasa Arab, namun ia berupa nama dan orang Indonesia dan terindonesiakan, untuk itu tidak ditulis dengan cara “Abd al-Rahmân Wahîd,” “Amîn Raîs,” dan bukan ditulis dengan “shalât.”

DAFTAR ISI

HALAMAN SAMPUL	
HALAMAN JUDUL.....	i
PERNYATAAN KEASLIAN.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iv
BUKTI KONSULTASI	v
HALAMAN MOTTO	vi
KATA PENGANTAR	vii
HALAMAN PEDOMAN TRANSLITERASI.....	ix
DAFTAR ISI	xiii
ABSTRAK	xvi
ABSTRACT.....	xvii
مستخلص البحث	xviii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Manfaat Penelitian	10
E. Definisi Operasional.....	11
F. Sistematika Pembahasan	12
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Penelitian Terdahulu	15
B. Tinjauan Pustaka	21

1. Standar Pelayanan Minimal.....	21
2. Angkutan Orang	25
3. Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan	28
4. <i>Maslahah Mursalah</i>	30
a. Pengertian <i>Maslahah Mursalah</i>	32
b. Jenis-Jenis <i>Maslahah</i>	33

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian.....	42
B. Pendekatan Penelitian	43
C. Lokasi Penelitian.....	43
D. Sumber Data.....	44
E. Metode Pengumpulan Data.....	45
F. Teknik Analisis Data.....	46

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang	47
1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Malang	47
2. Tugas Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang	48
3. Visi Dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang.....	48
4. Sasaran Dan Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang.....	49
B. Penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Kota Malang	49

C. Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang Tinjauan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009	60
D. Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang Tinjauan <i>Maslahah Mursalah</i>	70
BAB V PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	75
B. Saran	77
DAFTAR PUSTAKA	78
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

ABSTRAK

Eka Rahmawati, 15220100, *Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Di Dinas Perhubungan Kota Malang (Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan Masalah Mursalah)*, Skripsi, Jurusan Hukum Bisnis Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, Pembimbing: Iffaty Nasyi'ah, SH, M. H

Kata Kunci: Standar Pelayanan Minimal, Angkutan Kota

Standar Pelayanan Minimal angkot AL diperlukan khususnya untuk menyelenggarakan angkutan perkotaan yang nyaman, aman, dan terjangkau untuk pengguna jasa angkot yang berdasar pada pasal 141 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang terdiri dari enam aspek sebagai tolak ukur pelayanan yang mempertemukan tingkat kepentingan pihak terkait. Dengan pelayanan yang diberikan apakah sudah sesuai dengan ketentuan yang ada. Tujuan penelitian ini untuk mengetahui sejauh mana implementasi pasal 141 undang-undang nomor 22 tahun 2009 dan tinjauan *Masalah Mursalah*.

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis empiris, dengan pendekatan yuridis sosiologis. Pengumpulan data yang dilakukan yaitu dengan cara melakukan wawancara.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa penerapan SPM angkutan orang pada angkot AL di kota Malang sudah banyak yang diterapkan, namun ada yang sudah diterapkan tetapi tidak berjalan.

SPM sebagai pendukung angkot dalam memberikan pelayanan termasuk masalah dalam pemenuhan kebutuhan *hajiyyat*/sekunder yang memberikan kemudahan dan tidak mendatangkan kesulitan. Namun seiring berjalannya waktu, ada beberapa ketentuan dalam SPM yang dirasa kurang dapat memenuhi kebutuhan penumpang.

ABSTRACT

Eka Rahmawati, 15220100, thesis, Department Of Sharia Islamic Business Law, Faculty of Sharia, Islamic State University (UIN) Maulana Malik Ibrahim Malang, supervisor: Iffaty Nasyi'ah, SH, M. H.

Keywords: minimum service standards, city transport

Minimum Service Standards AL transport is needed specifically to carry out urban transportation that is convenient, safe, and affordable for users of transport services based on article 141 of law number 22 of 2009 concerning traffic and road transportation which consists of six aspects as a measure of service that bring together the level of interest of related parties. With the services provided, are they in accordance with the provisions. The purpose of this study is to determine the extent of the implementation of article 141 of law number 22 of 2009 and *Maslahah Mursalah*.

This research is empirical juridical research, with a sociological juridical approach. Data collection is done by conducting interviews.

The results of the study show that the application of MSS for AL city transportation in Malang has been widely applied, but some have been implemented but are not sustainable.

MSS as a supporter of city transportation in providing services includes benefits in meeting hajiyat / secondary needs that provide comfort and do not bring difficulties. But over time, there are several provisions in the MSS which are considered to be less satisfying to the needs of passengers.

مستخلص البحث

إيكا رهموتي، ١٥٢٢٠١٠٠، تطبيق معايير الحد الأدنى للخدمة الشعبية (SPM) في خدمة النقل في مدينة مالانج (تحليل منظور للمادة ١٤١ من القانون رقم ٢٢ لعام ٢٠٠٩ ومصلحة مرسلح. البحث العلمي، الشعبة حكم الشريعة، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم مالانج. المشرف: عفتي نشيعة، الماجستير.

الكلمة الرئيسية: مقياس أجنى الخدمة، سيارة الإنسان

الحد الأدنى من معايير الخدمة: النقل AL ضروري على وجه التحديد لتنفيذ النقل الحضري المريح والآمن وبأسعار معقولة لمستخدمي خدمات النقل بناءً على المادة ١٤١ من القانون رقم ٢٢ لعام ٢٠٠٩ بشأن حركة المرور والنقل البري والتي تتكون من ستة جوانب كإجراء للخدمة جمع مستوى الاهتمام من الأطراف ذات الصلة. مع الخدمات المقدمة، هل هي متوافقة مع الأحكام. الغرض من هذه الدراسة هو تحديد مدى تنفيذ المادة ١٤١ من القانون رقم ٢٢ لعام ٢٠٠٩ ومصلحة مرسله.

هذا البحث من نوع البحث العدلي التحريبي، بمدخل العدل. يتم جمع البيانات عن طريق إجراء المقابلات.

تظهر نتائج البحث أن تطبيق SPM سيارة الحجر في سيارة الحجر AL في مدينة مالانج قد تم تطبيقه على نطاق واسع، ولكن تم تنفيذ بعض ولكن لم تنفذ.

يشمل SPM كداعم لألجكوت في تقديم الخدمات مشاكل في تلبية الاحتياجات الثانوية / الثانوية التي توفر الراحة ولا تسبب صعوبات. ولكن مع مرور الوقت، هناك عدة أحكام في SPM تعتبر غير قادرة على تلبية احتياجات الركاب.

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pemenuhan kehidupan sehari-hari tak lepas dari adanya transportasi. Islam telah mewajibkan suatu negara untuk dapat mewujudkan dan menyelenggarakan transportasi dengan baik demi kemaslahatan rakyat. Salah satu tujuan adanya transportasi yaitu untuk memenuhi kebutuhan masyarakat agar lebih cepat dan lebih mudah dalam perpindahan orang atau barang. Banyak masyarakat yang bekerja baik di luar kota maupun tetap dalam lingkup satu kota. Transportasi tentu membuat jarak yang jauh menjadi dekat, sehingga tidak perlu berpindah tempat tinggal. Pembangunan sektor pengangkutan merupakan upaya pemerataan kesejahteraan bagi masyarakat dimana fungsi transportasi dilihat dari masyarakat luas sebagai penggerak pembangunan dan melayani kegiatan nyata.

Setiap orang yang hendak bepergian dengan tujuan tertentu pasti menggunakan sistem transportasi yang sesuai tujuan dengan memilih sarana atau kendaraan yang akan digunakan, misalnya pada angkutan darat. Dalam

membahas permasalahan tentang angkutan darat yaitu yang paling kompleks karena terlihat kejadian sehari-hari.¹ Diantara berbagai jenis pelayanan angkutan terbagi menjadi lima yaitu angkutan lintas batas negara, angkutan antarkota antarprovinsi, angkutan antarkota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan perdesaan.

Malang merupakan kota terbesar kedua yang berada di Jawa Timur setelah Surabaya. Dengan berbasis kota pendidikan terbesar di Jawa Timur, kepadatan Kota Malang sangatlah tinggi. Hal tersebut menjadikan begitu padatnya penduduk yang berada di kota Malang, baik masyarakat domisili asli, perantauan yang bekerja maupun bersekolah di kota Malang.

Terminal merupakan salah satu komponen yang berperan penting dalam sistem transportasi dengan fungsi sebagai pemberhentian sementara kendaraan umum. Salah satu terminal yang ada di Kota Malang yaitu Terminal Arjosari. Terminal ini berada di Utara Kota Malang yang melayani angkutan luar kota dengan mobil bus, sedangkan untuk pergerakan dalam kota dan sekitar Kota Malang menggunakan angkutan kota dan angkutan desa. Mikrolet menjadi angkutan kota satu-satunya yang dimiliki Kota Malang.² Umur dari sebuah kendaraan sendiri tentu berpengaruh terhadap pelayanan bagi penumpang. Kendaraan yang baru tentunya memberikan beberapa keuntungan

¹ Zulfiar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)* (Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2010), 17.

² Aditia Damargita, Ismu Rini Dwi Ari, dan Imma Widyawati Agustin, "Revitalisasi Pelayanan Angkutan Kota Malang Berdasarkan Persepsi Stakeholder (Studi Kasus : Trayek LDG)" 4, no. 2 (2015): 47.

potensial untuk penumpang dibandingkan dengan kendaraan yang usianya lebih tua, tentunya didukung dengan faktor-faktor yang menunjang.³

Angkot yang ada di kota Malang terdiri dari berbagai jenis trayek, seperti angkot AL yang melayani pada jalur Arjosari-Landungsari. Sering kita jumpai atau bahkan merupakan pengalaman pribadi pada angkutan AL di jam-jam tertentu seperti jam berangkat atau pulang sekolah maupun kerja dimana saat menggunakan fasilitas angkutan perkotaan sering terjadi *over* penumpang sehingga saat duduk harus berdesak-desakan, tentu hal ini mengakibatkan kurang nyaman bagi penumpang, untuk penumpang tertentu seperti ibu hamil, anak-anak, lanjut usia tentu bukan merupakan yang diprioritaskan. Namun pada waktu-waktu tertentu, banyak angkutan yang pemakaiannya tidak efisien, sehingga banyaknya penumpang kurang dari kemampuan angkutan, dengan kata lain terjadi pemindahan kendaraan bukan pemindahan penumpang dari tempat asal ke tujuan.

Saat menunggu angkot AL berangkat dari terminal Arjosari juga sering ngetem atau menunggu penumpang sangat lama bahkan sampai berjam-jam, jika belum berdesak-desakan maka angkot tersebut belum berangkat. Hingga sangat bosannya menunggu angkot ngetem tak jarang penumpang yang makan, atau sekedar ngemil. Tak jarang pula penumpang membuang bungkus makanan di bawah kursi penumpang atau bahkan menyelipkan di sudut tertentu armada, hal ini menimbulkan kesan kurang nyaman pula di angkot.

³ Anang Bakhtiar, "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang" 2, no. 2 (2018): 149.

Tarif angkot AL pun sering berbeda-beda setiap armada dengan trayek yang sama. Sepengetahuan yang terdengar dari mulut ke mulut dan sudah terbukti bahwa tarif angkot baik jauh maupun dekat yaitu sebesar empat ribu rupiah, namun kenyataannya sering saat sudah sampai tujuan dan membayar ongkos ke sopir angkot dari tarif yang diketahui tersebut menjadi berbeda bahkan sangat mahal, sering pula sebelum berangkat sopir memberitahukan kepada penumpang tarif yang dikenakan dalam menaiki angkot yang lebih dari ketentuan, hal ini jelas membuat kita bertanya-tanya tentang perbedaan tarif tersebut.

Pada angkutan perkotaan di kota Malang tentang seragam awak kendaraan yang merupakan identitas pengemudi agar diketahui penumpang belumlah kita jumpai. Tak jarang pula pengemudi yang sikap dan perilaku yang tidak ramah terhadap penumpang seperti pengemudi yang mengatur tempat duduk penumpang dengan cara memaksa penumpang agar dapat muat banyak sehingga harus berdesakan. Saat angkot hendak berjalan pun harus menunggu hingga penumpang penuh sampai duduk di pintu angkot sehingga membahayakan penumpang.

Angkot pun tidak kita jumpai peralatan keselamatan seperti pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan juga jarang dijumpai peralatan P3K untuk peralatan kesehatan. Serta jarang diketahui mengenai informasi tanggap darurat yang berisi nomor telepon atau SMS pengaduan yaitu berupa stiker. Dapat menjadi pertanyaan mengenai apakah sopir angkutan perkotaan di kota Malang memahami tentang standar pelayanan minimal angkutan perkotaan.

Standar Pelayanan Minimal, yang selanjutnya disingkat SPM adalah ketentuan mengenai Jenis dan Mutu Pelayanan Dasar yang merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang berhak diperoleh setiap Warga Negara secara minimal.⁴ SPM disusun sebagai alat Pemerintah dan Pemerintahan Daerah untuk menjamin akses dan mutu pelayanan dasar kepada masyarakat secara merata. Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan tentang aspek-aspek dalam SPM, namun lebih rinci di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.⁵

Menurut pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek menyebutkan, angkutan perkotaan merupakan angkutan yang bergerak dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek.⁶ Angkutan perkotaan di kota Malang yang biasa disebut angkot merupakan salah satu transportasi umum di kota Malang yang seluruh

⁴ Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimal.

⁵ Pasal 2 angka 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013.

⁶ Pasal 1 angka 5 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

armadanya berwarna biru berjenis mobil Carry seperti lazimnya angkot di beberapa kota di Indonesia.

Seragam awak merupakan salah satu aspek keamanan pada Standar Pelayanan Minimal di atas. Sikap ramah tersebut merupakan kategori pada aspek keselamatan. Aspek ini juga menyebutkan jika pengemudi wajib menutup pintu saat kendaraan berjalan namun tidak menyebutkan pada pintu penumpang dimana hal ini masuk di dalam Standar Operasional Prosedur (SOP) pengoperasian kendaraan.

Pada peralatan keselamatan juga tidak dijumpai pada angkot ini, padahal dalam SPM diatur paling sedikit peralatan keselamatan meliputi alat pemecah kaca, alat pemadam api ringan, dan alat penerangan. Adanya informasi tanggap darurat berupa stiker berisi nomor telepon atau SMS pengaduan. Dapat menjadi pertanyaan mengenai apakah sopir angkutan perkotaan di kota Malang memahami tentang standar pelayanan minimal angkutan perkotaan.

Kapasitas angkut merupakan aspek kenyamanan, disebutkan dalam SPM yaitu mobil penumpang umum daya angkutnya sebanyak delapan orang termasuk pengemudi. Kenyataannya seperti yang dijelaskan di atas, harus berdesak-desakan hingga duduk di pintu angkot, hal ini sering terjadi pada jam tertentu dalam trayek yang sering menjadi tujuan penumpang seperti area sekolah dan bekerja.

Fasilitas kebersihan berupa tempat sampah paling sedikit dua buah yang ditempatkan pada ruang penumpang di bagian depan dan belakang

disebutkan dalam SPM ini namun hanya pada jenis mobil bus, lantas apakah memang tidak diperuntukkan pada mobil penumpang umum dimana sampah oleh penumpang juga tidak dapat dihindarkan seperti penumpang yang menyelipkan bungkus makanan di sudut tertentu angkot saat menunggu kendaraan berangkat.

Peraturan Menteri Nomor 29 tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 menambahkan bahwa pada angkutan perkotaan pada mobil bus larangan merokok serta ketentuan yang berbunyi “Ekonomi dilengkapi AC, untuk mempertahankan suhu ruangan penumpang antara 20°C-22°C.”⁷ Namun di daerah lain peraturan tersebut mulai direalisasikan terhadap angkot mikrolet, lantas bagaimana tanggapan pihak Dinas Perhubungan kota Malang terkait hal ini.

Hal yang berkaitan dengan tarif seperti tidak adanya informasi besaran tarif angkot, harga tarif yang ditarik pengemudi berbeda dari informasi yang diterima dimana hal ini termasuk dalam aspek keterjangkauan dalam SPM. Dari berbagai jenis penumpang tentu ada beberapa penumpang prioritas yang ingin menggunakan angkutan perkotaan seperti wanita hamil, anak-anak, usia lanjut, penyandang cacat, namun dengan kondisi angkutan perkotaan di kota Malang yang demikian tentu kurang nyaman. Pada SPM juga disebutkan adanya tempat duduk prioritas namun pada mobil bus besar dan sedang. Tidak dipungkiri bahwa penumpang-penumpang tersebut juga membutuhkan

⁷ Pasal 1 huruf c angka 2 Peraturan Menteri nomor 29 tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

pelayanan angkutan perkotaan di kota Malang, maka dengan jenis angkutan perkotaan di kota Malang yang demikian dengan kata lain penumpang-penumpang tersebut tidak diprioritaskan, bahkan bagi pengguna kursi roda maka tidak dapat menggunakan layanan angkutan perkotaan di kota Malang.

Aspek keteraturan yang meliputi informasi pelayanan seperti keberangkatan, kedatangan, tarif, trayek yang dilayani. Beberapa dari rincian tersebut belum ditemukan bagi penumpang yang akan menggunakan angkutan perkotaan yang ada di kota Malang, padahal beberapa aspek dan ketentuan dari aspek tersebut merupakan isi dari Standar Pelayanan Minimal yaitu dasar yang menjadi hak yang dapat diperoleh setiap warga negara secara minimal. Hal tersebut merupakan urusan pemerintahan wajib diselenggarakan oleh semua daerah untuk memberikan kesejahteraan bagi masyarakat. Peraturan-peraturan tersebut telah ada namun belum bisa terimplikasi dengan baik.

Dalam Islam, ketentuan yang dibuat Allah dan Rasul-Nya tentu memiliki tujuan untuk mencapai maslahat bagi umat Islam. Suruhan dan larangan Allah SWT dalam Al-Qur'an, begitu pula suruhan dan larangan Nabi dalam sunah tidak ada yang sia-sia. Semuanya mempunyai hikmah yang mendalam, yakni sebagai rahmat bagi umat manusia, sebagaimana ditegaskan dalam beberapa ayat Al-Qur'an, diantaranya dalam surat Al-Anbiya (21): 107, tentang tujuan Nabi Muhammad diutus:

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ

“Dan tiadalah Kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi semesta alam.”⁸

Hukum Islam ada untuk tujuan mewujudkan mashlahah (kemaslahatan) bagi umat manusia, maslahat juga dapat diartikan sebagai kebaikan dan manfaat, menghindarkan umat manusia dari kerusakan dan keburukan. Tolak ukur untuk menentukan maslahat dan mafsadat, serta yang menjadi tujuan pokok pembinaan hukum itu adalah apa yang menjadi kebutuhan dasar bagi kehidupan manusia. Seperti halnya apabila Standar Pelayanan Minimal angkutan perkotaan tersebut yang merupakan dasar kemaslahatan penumpang sebagai konsumen dalam transportasi yaitu memberi kemudahan dalam kehidupan manusia. Namun apakah ketentuan tersebut sudah sesuai dengan yang dibutuhkan masyarakat.

Berdasarkan paparan di atas, penulis berkeinginan untuk meneliti penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang yaitu angkot AL kota Malang dari hukum positif dan *Maslahah Mursalah* dengan judul, **“Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Di Dinas Perhubungan Kota Malang (Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Dan *Maslahah Mursalah*)”**. Penelitian ini semakin penting dilakukan untuk dapat dijadikan acuan baik dari pihak sopir angkot AL, Dinas Perhubungan, dan pemerintah Kota Malang.

⁸ Al-Qur'an Surat Al-Anbiya Ayat 107.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang telah dipaparkan di atas, agar lebih terarah maka dapat dirumuskan rumusan masalah berikut.

1. Bagaimana implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan orang di Dinas Perhubungan kota Malang tinjauan pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009?
2. Bagaimana implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan orang di Dinas Perhubungan kota Malang tinjauan *masalah mursalah*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang di atas, maka dapat diuraikan tujuan penelitian yang ingin dicapai sebagai berikut.

1. Untuk mendeskripsikan implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan orang di Dinas Perhubungan kota Malang tinjauan pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.
2. Untuk mendeskripsikan implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan orang di Dinas Perhubungan kota Malang tinjauan *masalah mursalah*.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian yang ingin di capai oleh peneliti dapat diuraikan pada berikut.

1. Manfaat teoritis

- a. Menambah informasi dan wawasan tentang penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan orang dengan baik selama ini di kota Malang.
 - b. Diharapkan mampu memberikan kontribusi pengetahuan terhadap tinjauan pasal 141 undang-undang Nnomor 22 tahun 2009 dan *masalah mursalah* terhadap Standar Pelayanan Minimal (SPM) angkutan orang di Kota Malang.
 - c. Diharapkan mampu memberikan sumbangan pengetahuan untuk dijadikan arah penelitian yang lebih lanjut pada masa yang akan datang.
2. Manfaat praktis
- a. Diharapkan penelitian ini membawa hasil yang dapat dijadikan masukan bagi pihak yang berkaitan dengan terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal angkutan orang.
 - b. Hasil penelitian ini dapat menambah wawasan dalam pengembangan ilmu hukum mengenai Standar Pelayanan Minimal khususnya pada angkutan orang.

E. Definisi Operasional

Penelitian ini berjudul “Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Di Dinas Perhubungan Kota Malang (Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Dan *Maslahah Mursalah*)”. Untuk mendapatkan gambaran yang lebih jelas mengenai pengertian judul penelitian ini, maka penulis tegaskan beberapa istilah-istilah sebagai berikut:

1. Standar Pelayanan Minimal: Standar Pelayanan Minimal adalah ketentuan mengenai Jenis dan Mutu Pelayanan Dasar yang merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang berhak diperoleh setiap Warga Negara secara minimal.⁹
2. Angkutan orang: Angkutan orang adalah perpindahan orang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.
3. Dinas Perhubungan merupakan perangkat atau unsur pelaksana urusan pemerintah di bidang perhubungan.
4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan peraturan yang mengatur ketentuan lalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.
5. *Maslahah mursalah* adalah kemaslahatan yang ditetapkan dalam hukum Islam yang mendatangkan manfaat dan menghilangkan *mudharat* untuk memenuhi kehidupan manusia yang tiap kebutuhan memiliki tingkatan yang berbeda. Sesuatu yang dirasa penting dan hal-hal yang dianggap baik telah tercapai maka kemaslahatan telah terwujud.

F. Sistematika Pembahasan

Sistematika penulisan penelitian ini untuk mempermudah dalam pembahasan dan pemahaman permasalahan yang diangkat, maka penyusun membagi menjadi lima bab yang terdiri dari sub bab yang saling berhubungan dan disusun sesuai urutan.

⁹ Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2018.

Pada BAB I : Pendahuluan yang menggambarkan tentang kegelisahan akademik penulis yang dituangkan dalam latar belakang masalah. Berdasarkan latar belakang tersebut terdapat beberapa pertanyaan yang dituangkan dalam rumusan masalah. Tujuan penelitian merupakan hal yang akan dicapai dalam jawaban beberapa pertanyaan tersebut. Hasil penemuan penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat baik secara teoritik dan praktik.

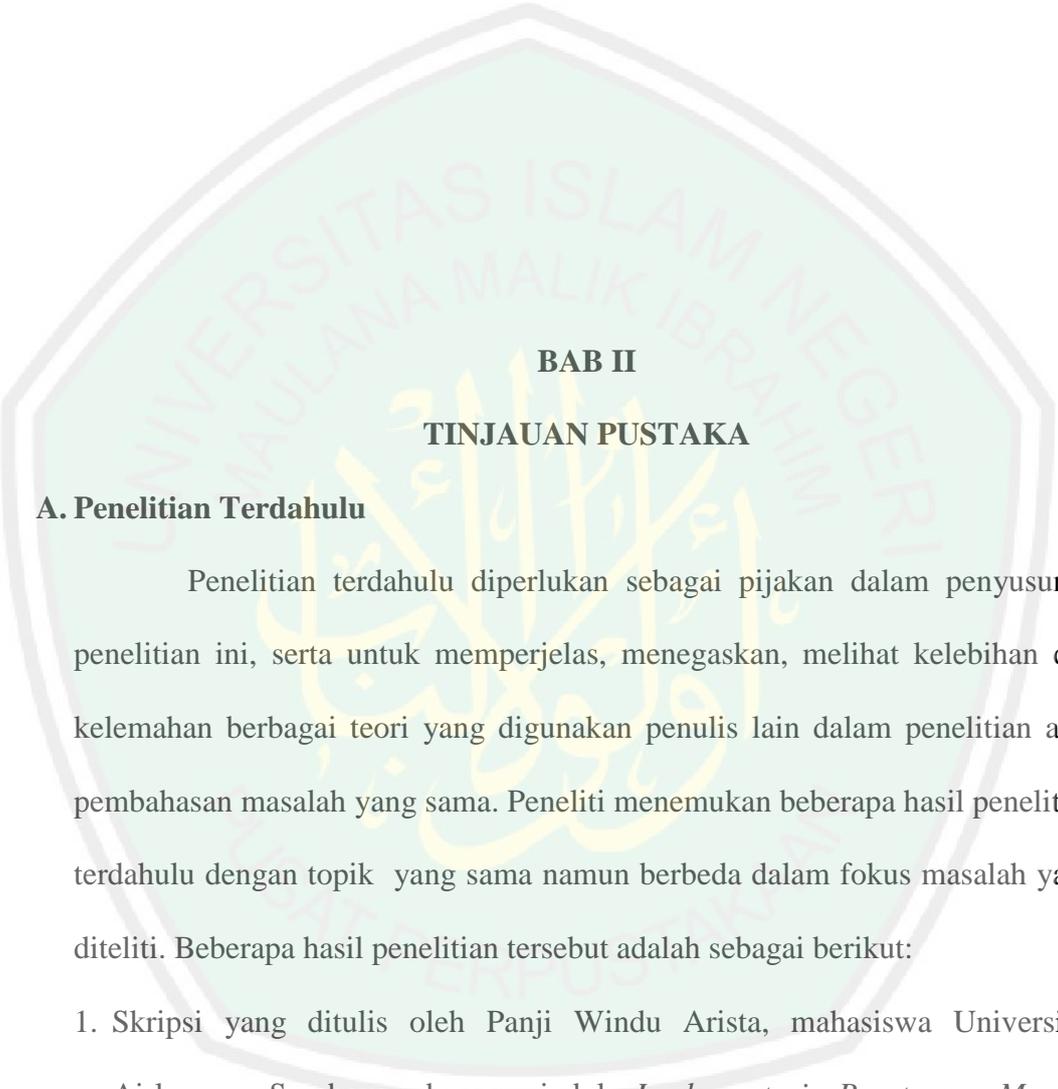
Pada BAB II : Untuk memperoleh hasil yang maksimal dan memperoleh hal yang baru, peneliti merumuskan tinjauan pustaka sebagai salah satu pembanding dari penelitian ini yang disesuaikan dengan permasalahan yang ada di lapangan yang menjadi tempat penelitian. Tinjauan pustaka ini sebagai gambaran dan merumuskan masalah dalam objek penelitian, sehingga dapat dijadikan analisis yang relevan dengan data-data yang telah terkumpul.

Pada BAB III : selanjutnya yaitu Metode Penelitian, digunakan untuk mengulas dan mengumpulkan data yang ada, dengan meliputi jenis penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, metode pengolahan dan analisis data. Sehingga dengan pembahasan tersebut dapat mengungkap sejumlah cara yang diatur secara sistematis, logis, rasional dan terarah tentang bagaimana pekerjaan sebelumnya,

ketika dan sesudah mengumpulkan data sehingga diharapkan mampu menjawab secara ilmiah rumusan masalah yang telah ditetapkan.

Pada BAB IV : Praktik, serta tinjauan hukum berdasarkan pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah* mengenai Penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang di Kota Malang, bab ini merupakan inti dari penelitian karena pada bab ini menganalisis data-data yang telah dikemukakan pada bab sebelumnya menggunakan teori-teori yang dikemukakan dalam tinjauan pustaka dan dilengkapi dengan pandangan penelitian terhadap temuan tersebut.

Pada BAB V : Meliputi Jawaban singkat atas rumusan masalah yang telah ditetapkan yaitu berupa kesimpulan. Sedangkan saran adalah usulan atau anjuran kepada pihak-pihak terkait atau memiliki kewenangan lebih terhadap tema yang diteliti demi kebaikan masyarakat atau penelitian di masa-masa mendatang.



BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Penelitian terdahulu diperlukan sebagai pijakan dalam penyusunan penelitian ini, serta untuk memperjelas, menegaskan, melihat kelebihan dan kelemahan berbagai teori yang digunakan penulis lain dalam penelitian atau pembahasan masalah yang sama. Peneliti menemukan beberapa hasil penelitian terdahulu dengan topik yang sama namun berbeda dalam fokus masalah yang diteliti. Beberapa hasil penelitian tersebut adalah sebagai berikut:

1. Skripsi yang ditulis oleh Panji Windu Arista, mahasiswa Universitas Airlangga Surabaya dengan judul *Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang*. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang serta untuk mengetahui faktor

yang menghambat dan menunjang implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 di Kota Tangerang.

Penelitian ini menyimpulkan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang telah berjalan baik dan sesuai dengan peraturan tersebut berdasarkan data yang diperoleh dari informan maupun observasi lapangan. Hal ini menandai keseriusan UPTD angkutan umum massal dalam penggunaan jasa Trans Tangerang. Faktor yang menghambat dalam implementasi peraturan tersebut yaitu kualitas sumber daya manusia, lingkungan sosial, dan lingkungan politik. Sedangkan untuk faktor yang menunjangnya adalah sumber daya finansial, sumber daya peralatan, kualitas sumber daya manusia, karakteristik agen pelaksana, dan lingkungan ekonomi.¹⁰

Penelitian ini sama-sama membahas tentang Standar Pelayanan Minimal (SPM), namun perbedaannya dengan penelitian penulis yaitu terletak pada objek, perspektif, dan lokasi penelitian. Objek, perspektif dan lokasi penelitian ini yaitu SPM pada angkutan massal berbasis jalan dengan menggunakan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang, sedangkan penelitian penulis yaitu SPM pada angkutan

¹⁰ Panji Windu Arista, "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang" (Universitas Airlangga, 2018).

orang menggunakan perspektif pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah* di Kota Malang.

2. Skripsi dengan judul “*Penerapan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan Dalam Uji Kelaikan Angkutan Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung*” yang ditulis oleh Rizki Oktria, jurusan Hukum Administrasi Negara, Fakultas Hukum, Universitas Lampung.¹¹

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa penerapan standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan dalam uji kelaikan angkutan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung dilakukan dengan menggunakan standar operasional pelayanan terutama waktu yaitu selama 30 menit, juga telah membuat alur dalam proses pelayanan pengujian kendaraan bermotor, namun alur ini pelaksanaannya belum maksimal. Faktor yang menjadi penghambat dalam penerapannya adalah peralatan pengujian yang belum memadai dan terbatasnya petugas pengujian yang profesional tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang diujikan.

Persamaan penelitian ini yaitu sama-sama mengkaji tentang penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan. Perbedaannya pada penelitian ini menitikberatkan dalam uji kelaikan angkutan oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung, sedangkan penelitian penulis menitikberatkan pada penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang di Kota Malang.

¹¹ Rizki Oktria, “Penerapan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan Dalam Uji Kelaikan Angkutan Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung” (Universitas Lampung, 2013).

3. Skripsi yang berjudul *Analisis Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Stasiun (Studi Kasus: Stasiun Kutoarjo)* yang ditulis oleh Wahyudin, mahasiswa Universitas Gadjah Mada jurusan Teknik Sipil.¹²

Hasil penelitian ini menyimpulkan bahwa masih ada jenis layanan di Stasiun Kutoarjo yang belum memenuhi SPM yaitu waktu pelayanan pada loket pemesanan masih di atas 30 detik, luasan tempat duduk yang masih di bawah $0,6 \text{ m}^2$ yaitu $0,4 \text{ m}^2$, dan toilet yang masih kurang dari 6 buah normal dan 2 penyandang cacat untuk pria maupun wanita. Dari hasil analisis kinerja pelayanan dengan penilaian pengguna, didapatkan bahwa sebagian besar responden menilai kinerja pelayanan Stasiun Kutoarjo dengan kondisi cukup dan fasilitas informasi dengan kondisi jelas. Dari hasil analisis kebutuhan pelayanan, didapatkan bahwa fasilitas ATM, pertokoan, layanan pemesanan hotel, transportasi, agen perjalanan, internet, loker/penitipan barang, hall, kerb keberangkatan dan kedatangan, telepon umum, serta fasilitas charge hand-phone dibutuhkan oleh sebagian besar responden.

Perbedaan penelitian ini terletak pada objek penelitian dan lokasi, yaitu objeknya pada angkutan orang dengan kereta api dengan lokasi di stasiun kutoarjo. Sedangkan penelitian penulis dengan objek angkutan orang pada angkutan perkotaan di kota Malang. Persamaannya yaitu sama-sama berfokus pada standar pelayanan minimum angkutan orang.

¹² Wahyudin, "Analisis Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Stasiun (Studi Kasus: Stasiun Kutoarjo)" (Universitas Gadjah Mada, 2013).

Tabel 2.1 Penelitian Terdahulu Standar Pelayanan Minimal

NO	NAMA/PT/TAHUN	JUDUL	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1.	Panji Windu Arista, universitas Airlangga, 2018	<i>Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang.</i>	Dalam skripsi ini meneliti tentang Standar Pelayanan Minimal	- Objek penelitian ini Angkutan Massal berbasis Jalan. - Tinjauan <i>Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan.</i> - studi di Kota Tangerang.
2.	Rizki Oktria, universitas lampung, 2013	Penerapan Standar Pelayanan	Penelitian tentang standar pelauyanan	- Objek penelitian angkutan massal Berbasis Jalan

		Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan Dalam Uji Kelaikan Angkutan Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung	minimal angkutan.	Dalam Uji Kelaikan Angkutan Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung.
3.	Wahyudin, Universitas Gadjah Mada, 2013.	Analisis Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Stasiun (Studi Kasus: Stasiun Kutoarjo)	Standar Pelayanan Minimal angkutan orang.	- Objek pada Kereta api - Berlokasi di stasiun Kutoarjo.

Objek, metode, dan tempat penelitian yang berbeda serta informan yang berbeda pula, hal ini tentunya akan memberikan hasil yang berbeda pula. Jadi dalam hal ini tidak memiliki kesamaan yang dominan dengan penelitian yang akan peneliti lakukan.

B. Tinjauan Pustaka

Agar memberikan pengertian yang jelas, maka peneliti menjelaskan beberapa istilah pada penulisan skripsi yang berjudul Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang (Analisis Perspektif Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah*). Pembahasan berdasarkan teori yang sudah ada yaitu:

1. Standar Pelayanan Minimal

Standar Pelayanan Minimal adalah ketentuan mengenai Jenis dan Mutu Pelayanan Dasar yang merupakan Urusan Pemerintahan Wajib yang berhak diperoleh setiap Warga Negara secara minimal.¹³ Standar Pelayanan Minimal SPM disusun sebagai alat Pemerintah dan Pemerintahan Daerah untuk menjamin akses dan mutu pelayanan dasar kepada masyarakat secara merata dalam rangka penyelenggaraan urusan wajib.

Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan.¹⁴

Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang meliputi:¹⁵

a. keamanan;

¹³ Pasal 1 angka 1 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2018.

¹⁴ Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013.

¹⁵ Pasal 141 Angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

- b. keselamatan;
- c. kenyamanan;
- d. keterjangkauan;
- e. kesetaraan; dan
- f. keteraturan.

Penyelenggaraan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang sangat dibutuhkan salah satunya pada angkutan perkotaan guna menjamin terpenuhinya hak pengguna jasa angkot secara aman, nyaman dan terjangkau yang bertolak ukur pada tingkat pelayanan yang mempertemukan tingkat kepentingan dari berbagai pihak terkait. Hakikat pelayanan publik adalah pelayanan yang diberikan pemerintah sebagai abdi masyarakat yang merupakan perwujudan kewajiban pemerintah kepada masyarakat.¹⁶

Dalam memastikan terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, yaitu untuk trayek perkotaan yang berada dalam satu wilayah kota dilakukan pemeriksaan fisik oleh walikota. Jika pemeriksaan fisik kendaraan bermotor umum telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, maka Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/walikota memberikan stiker Standar Pelayanan Minimal sebagai bukti bahwa kendaraan bermotor umum telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang ditempel ada pintu samping depan sebelah kiri

¹⁶ Imam Basuki, "Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan" 8, no. 1 (2008): 59.

oleh petugas yang ditunjuk, masa berlaku stiker tersebut selama satu tahun sejak tanggal penempelan.

Setiap enam bulan dilakukan evaluasi dan monitoring secara berkala dengan dibentuk sebuah tim yang terdiri dari teknis, hukum, dan asosiasi angkutan umum. Serta terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal tersebut merupakan persyaratan mendapatkan izin penyelenggaraan angkutan orang dalam trayek. Perusahaan yang melanggar Standar Pelayanan Minimal tersebut dikenai sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembekuan izin atau pun pencabutan izin.

Standar Pelayanan Minimal yang dimaksud yaitu lebih khusus pada angkutan perkotaan. Aspek pertama dalam Standar Pelayanan Minimal angkutan perkotaan yaitu aspek keamanan. Diantaranya yaitu identitas kendaraan, identitas awak kendaraan, lampu penerangan, kaca film, lampu isyarat tanda bahaya.

Aspek kedua yaitu keselamatan, diantaranya awak kendaraan (SOP pengoperasian kendaraan, kompetensi dan kondisi fisik), sarana (peralatan keselamatan, fasilitas kesehatan, informasi tanggap darurat, dan fasilitas pengangan penumpang berdiri), prasarana (Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan kendaraan).

Aspek ketiga adalah kenyamanan. Pada aspek ini dalam lembaran ketiga tentang angkutan perkotaan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

menyebutkan jenisnya yaitu hanya mobil bus dan tidak pada mobil kendaraan umum seperti mikrolet yang meliputi daya angkut, fasilitas pengatur suhu ruangan dimana pada ekonomi dilengkapi dengan kipas anngin dan pada non ekonominya dilengkapi AC dengan suhu antara 20°C-22°C, fasilitas kebersihan yaitu berupa paling sedikit 2 buah tempat sampah yang ditempatkan pada ruang penumpang di bagian depan dan belakang.

Pada peraturan menteri perhubungan republik indonesia nomor 29 tahun 2015 tentang perubahan atas peraturan menteri nomor 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, menambahkan ketentuan tentang SPM angkutan perkotaan pada aspek kenyamanan yang diperuntukkan untuk mobil bus yaitu larangan merokok dan fasilitas pengatur suhu ruangan pada bus ekonomi dilengkapi dengan AC¹⁷

Aspek keterjangkauan berupa tarif. Pada non ekonomi, harga tiket sesuai dengan pelayanan dan ditentukan oleh operator dan persaingan pasar. Pada ekonomi, dapat diberikan dengan subsidi dan ditentukan oleh pemerintah.

Selanjutnya aspek kesetaraan meliputi tempat duduk prioritas pada mobil bus diperuntukkan bagi penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, dan wanita hamil yaitu pada mobil bus besar dan sedang. Namun pada bus kecil tidak ada, dan tidak disebutkan pula mobil penumpang umum tentang ketentuan ini. Ruangan yang dikhususkan bagi penumpang

¹⁷ Pasal 1 angka 1 huruf c peraturan menteri nomor 29 tahun 2015.

pengguna kursi roda hanya pada bus besar, bus maxi, bus tingkat paling sedikit satu tempat.

Aspek terakhir yaitu aspek keteraturan, meliputi informasi pelayanan yaitu keberangkatan, kedatangan, tarif, trayek yang dilayani berupa stiker paling sedikit dua buah yang ditempatkan pada ruang penumpang di bagian depan dan belakang. Waktu yang diperlukan untuk menaikkan dan menurunkan penumpang paling lama 60 detik, namun penentuan waktu puncak dan non puncak disesuaikan kondisi masing-masing daerah. *Headway* yaitu jarak antar kendaraan, Waktu puncak paling lama 15 menit dan non puncak paling lama 30 menit, namun penentuan waktu puncak dan non puncak disesuaikan kondisi masing-masing daerah. Kinerja operasional juga termasuk dalam aspek ini, yaitu berupa kepastian presentase armada yang beroperasi paling sedikit 90% dari jumlah armada, serta umur kendaraan paling tinggi yaitu 20 tahun atau ditetapkan pemberi izin sesuai dengan kondisi daerah.

2. Angkutan Orang

Mode transportasi adalah metode transportasi dengan menggunakan alat pengangkut untuk barang maupun orang, misalnya dengan kereta api, jalan atau laut.¹⁸ Juga merupakan pemakaian suatu alat yaitu berupa benda bergerak yang disebut sarana yang dapat bergerak sendiri atau digerakkan sarana yang lain untuk mencapai suatu tujuan.

Transportasi sendiri merupakan bagian dari hubungan hukum lalu lintas dan

¹⁸ Wynd Rizaldi, Muhammad Rifni, dan dkk, *Manajemen Multimoda Transportation Dan Freight Forwarder* (Bogor: In Media, 2014), 7.

angkutan sendiri juga termasuk pelayanan jasa yang ekonomis.¹⁹ Angkutan merupakan perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan Kendaraan di Ruang Lalu Lintas Jalan.²⁰ Pengangkutan sendiri merupakan perpindahan tempat baik benda maupun orang karena perpindahan itu diperlukan untuk mencapai efisiensi dan meninggikan manfaat.²¹

Angkutan orang dapat menggunakan kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Angkutan orang yang menggunakan Kendaraan Bermotor yaitu berupa Sepeda Motor, Mobil penumpang, atau menggunakan bus. Mobil penumpang dalam hal ini adalah Kendaraan Bermotor angkutan orang yang memiliki tempat duduk maksimal 8 (delapan) orang, termasuk untuk Pengemudi.

Salah satu tujuan pengangkutan berarti mendekarkan jarak antara kota dan desa, dan ini akan memberi dampak bahwa untuk bekerja di kota tidak harus pindah ke kota. Pembangunan sektor pengangkutan merupakan upaya pemerataan kesejahteraan masyarakat.²²

Pemerintah Daerah kabupaten/kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Penyediaan jasa angkutan umum dilaksanakan oleh badan

¹⁹ Soegijatna Tjakra Negara, *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang* (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1995), 3.

²⁰ Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009.

²¹ Sution Usman Adji, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono, *Hukum Pengangkutan Di Indonesia* (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1991), 1.

²² Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1998), 35.

usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/atau badan hukum lain sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan

Pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum terdiri atas angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek dan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam trayek, misalnya Angkutan orang dengan tujuan tertentu. Angkutan orang dengan tujuan tertentu dapat diselenggarakan dengan menggunakan mobil penumpang umum seperti angkutan kota atau mobil bus umum.

Jenis pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor yaitu:

- a. angkutan lintas batas negara;
- b. angkutan antarkota antarprovinsi;
- c. angkutan antarkota dalam provinsi;
- d. angkutan perkotaan; atau
- e. angkutan perdesaan.

Angkutan Perkotaan adalah angkutan dari satu tempat ke tempat lain dalam satu kawasan perkotaan dengan menggunakan mobil bus umum atau mobil penumpang umum yang terikat dalam trayek, jaringan trayek perkotaan disusun berdasarkan kawasan perkotaan.

Angkutan perkotaan bersifat massal maka diperlukan kesamaan terkait asal dan tujuan penumpang, serta bersifat murah karena biaya angkut dibebankan kepada banyak penumpang. Tujuan utama angkutan kota untuk

menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik meliputi cepat, aman, nyaman, dan murah serta layak bagi masyarakat.²³

Beberapa jenis sarana yang harus diperhatikan untuk angkutan perkotaan adalah²⁴

- a. jumlah penumpang
- b. tenaga penggeraknya dengan akselerasi tinggi
- c. sistem naik turun penumpang
- d. sistem karcis
- e. polusi

3. Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan merupakan peraturan yang ditulis oleh pemerintah yang mengatur tentang satu kesatuan sistem lalu lintas dan angkutan jalan, jaringan serta prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolaannya. Undang-undang ini menyebutkan tentang enam kriteria standar pelayanan minimal yang wajib dipenuhi oleh perusahaan angkutan umum, yaitu keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan²⁵

Lebih rincinya untuk dapat melaksanakan ketentuan pasal 141 ayat

3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan

²³ Muhammad Syaiful Buamona, James Timboeleng, dan Hendriek Karongkong, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate" 4, no. 3 (2017): 85.

²⁴ Zulfiar Sani, *Transportasi (Suatu Pengantar)*, 109.

²⁵ Pasal 141 angka 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Angkutan Jalan, maka dibuatlah Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Pasal 1 angka (1) Peraturan Menteri ini menyebutkan, Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek adalah persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek mengenai jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh setiap pengguna jasa angkutan.²⁶ Peraturan menteri ini terdiri dari 11 pasal dan empat lampiran mengenai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum dalam Trayek.

Kendaraan bermotor merupakan kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan tersebut. Sedangkan kendaraan umum merupakan kendaraan bermotor yang disediakan untuk umum dengan dipungut bayaran.²⁷

Peraturan menteri ini dibentuk dengan pertimbangan untuk melaksanakan ketentuan Pasal 141 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada pasal 141 ayat (1) Undang-Undang ini menyebutkan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib memenuhi Standar Pelayanan Minimal yang meliputi:

- a. keamanan;
- b. keselamatan;

²⁶ Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

²⁷ Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, 64.

- c. kenyamanan;
- d. keterjangkauan;
- e. kesetaraan; dan
- f. keteraturan²⁸

Selanjutnya untuk lebih rincinya maka ada pada Peraturan Menteri ini yang menjelaskan lebih rinci tentang Standar Pelayanan Minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang terbagi masing-masing sesuai dengan lima jenis pelayanan jasa transportasi yang digunakan dituangkan menjadi empat lampiran. Lampiran pertama mengenai Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antar Lintas Batas Negara (ALBN), lampiran kedua tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antarkota Antarprovinsi (AKAP) dan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Antarkota Dalam Provinsi (AKDP), lampiran ketiga adalah yang akan dibahas dalam penelitian ini yaitu tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Perkotaan, dan lampiran terakhir yaitu keempat mengenai Angkutan Pedesaan.

Pada angkutan trayek perkotaan yang berada dalam satu wilayah kota untuk dapat memastikan terpenuhinya Standar Pelayanan Minimal dilakukan pemeriksaan fisik oleh walikota.

4. Masalah Mursalah

Islam memberikan ketentuan-ketentuan dari Allah dan ketentuan Rasul-Nya, baik berupa larangan maupun berupa suruhan, meliputi seluruh

²⁸ Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

aspek hidup dan kehidupan manusia.²⁹ Hukum Islam merupakan pedoman hidup yang hidup bagi umat Islam sepanjang masa. Pedoman tersebut tentulah memiliki tujuan, yakni untuk kesejahteraan umat Islam.

Hukum Islam menetapkan kemaslahatan orang dalam hidup, mendatangkan manfaat dan membuang mudharat. Kemaslahatan itu terbentuk dari hal-hal yang sangat diperlukan, dan hal-hal yang dianggap baik. Apabila telah mencukupi hal-hal yang dirasa penting, kebutuhan-kebutuhan, dan hal-hal yang dianggap baik, hal ini menandakan bahwa telah terwujudnya kemaslahatan, artinya mendatangkan keuntungan dan menolak mudharat dan menghilangkan kesulitan, kemaslahatan akan terus-menerus muncul bersamaan dengan perkembangan situasi dan kondisi³⁰

Segala suruhan dan larangan Allah dalam Al-Qur'an, begitu pula suruhan dan larangan Nabi dalam sunah yang terumuskan dalam fikih, akan terlihat bahwa semuanya mempunyai tujuan tertentu yaitu kemaslahatan dan tidak ada yang sia-sia.³¹ Semuanya mempunyai hikmah yang mendalam, yakni sebagai rahmat bagi umat manusia, sebagaimana ditegaskan dalam beberapa ayat Al-Qur'an, diantaranya dalam surat al-Anbiya (21): 107, tentang tujuan Nabi Muhammad diutus:

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ

²⁹ Lukman Santoso, *Pengantar Ilmu Hukum* (Malang: Setara Press, 2016), 174.

³⁰ Syekh Abdul Wahab Khallaf, *Ilmu Ushul Fikih* (Jakarta: PT Rineka Cipta, 1999), 139.

³¹ Amir Syarifudin, *Ushul Fiqh jilid 2* (Jakarta: Kencana, 2008), 219.

“Dan tiadalah Kami mengutus kamu, melainkan untuk (menjadi) rahmat bagi semesta alam.”³²

a. Pengertian *Maslahah Mursalah*

Tujuan hukum Islam adalah untuk mewujudkan *mashlahah* (kemaslahatan) bagi umat manusia, *maslahat* juga dapat diartikan sebagai kebaikan dan manfaat, menghindarkan umat manusia dari kerusakan dan keburukan. Kata *al-maslahah* mengandung arti yaitu keadaan sesuatu dalam keadaannya yang sempurna. Secara arti kata berarti “baik” lawan dari kata “buruk” atau “rusak”, yaitu “manfaat” atau “terlepas daripadanya kerusakan”. *Al-mursalah* secara etimologi artinya “terlepas” atau “bebas”. Bila dihubungkan dengan kata *maslahah* maksudnya adalah terlepas atau bebas dari keterangan yang menunjukkan boleh atau tidak dilakukan.³³

Menurut ‘urf yang dimaksud *al-mashlahah* yaitu sebab yang melahirkan kebaikan dan manfaat. Misalnya perdagangan jasa adalah sebab yang melahirkan keuntungan. Sedangkan menurut *syar’i*, *al-mashlahah* adalah sebab yang membawa dan melahirkan maksud (tujuan) *asy-syari’*, baik maksud yang berkaitan dengan ibadah maupun muamalah.

Secara sederhana *maslahat* itu diartikan sesuatu yang baik dan dapat diterima oleh akal yang sehat. Diterima akal, mengandung arti bahwa akal itu dapat mengetahui dengan jelas. Setiap suruhan Allah

³² Al-Qur’an Surat Al-Anbiya Ayat 107.

³³ Syarifudin, *Ushul Fiqh jilid 2*, 377.

dapat dipahami oleh akal, Allah menyuruh karena mengandung kemaslahatan untuk manusia baik dijelaskan sendiri alasannya oleh Allah atau tidak. *Maslahah mursalah* secara mutlak diartikan oleh ahli ushul fiqh sebagai suatu kemaslahatan yang secara hukum tidak disyariatkan oleh syari', serta tidak ada dalil syar'i yang menerangkan atau membatalkannya.³⁴ Misalnya kemaslahatan yang diambil para sahabat dalam mensyariatkan pengadaan penjara, percetakan mata uang, atau hal-hal yang termasuk kemaslahatan yang dituntut oleh keadaan darurat, kebutuhan, dan kebaikan, namun belum disyariatkan hukumnya dan belum ada pula hukum yang menerangkan maupun membatalkan.

Adapun yang dijadikan tolak ukur untuk menentukan baik buruknya (manfaat dan mafsadatnya) sesuatu yang dilakukan dan yang menjadi tujuan pokok pembinaan hukum itu adalah apa yang menjadi kebutuhan dasar bagi kehidupan manusia. Untuk mempertahankan hidup, manusia memerlukan sesuatu yang dapat memenuhi kebutuhan hidupnya. Tuntutan kebutuhan bagi kehidupan manusia itu bertingkat-tingkat. Secara berurutan, peringkat kebutuhan itu adalah primer, sekunder, dan tersier.

b. Jenis-Jenis *Maslahah*

Maslahah terbagi menjadi beberapa macam dengan meninjaunya dari beberapa segi.

1) Ditinjau Dari Tingkat Kekuatan

³⁴ Abdul Wahhab Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih* (Semarang: PT Karya Toha Putra Semarang, 2014), 139.

Seluruh ulama sepakat bahwa Allah menentukan ketentuan syariat dengan tujuan untuk memelihara lima unsur pokok manusia yaitu memelihara agama, jiwa, akal, keturunan dan harta. Semua yang bertujuan untuk memelihara kelima unsur tersebut merupakan *al-maslahah*, sedangkan hal-hal yang merusak kelima unsur tersebut merupakan *al-mafsadah*.

Tingkat prioritas dalam pelaksanaan hukum juga sesuai dengan urutan pemeliharaan kelima unsur pokok tersebut. Dengan demikian, memelihara agama lebih didahulukan daripada memelihara jiwa, memelihara jiwa lebih didahulukan daripada memelihara akal, begitu seterusnya. Kelima unsur tersebut bersifat *dharuri* karena pengetahuan tentang lima unsur pokok tersebut bersifat sangat jelas dan mendasar.³⁵

2) Ditinjau Dari Segi Pemeliharaan

Ulama telah membagi *al-mashlahah* menjadi tiga kategori dan tingkatan kekuatan ditinjau dari upaya mewujudkan kelima unsur pokok di atas.

a) Kebutuhan primer/*Dharuri*

Merupakan kemaslahatan dalam memelihara kelima unsur pokok di atas yang bersifat mutlak keberadaannya dan tidak dapat diabaikan. Kebutuhan tingkat “peimer” adalah sesuatu yang harus ada untuk keberadaan manusia atau tidak sempurna kehidupan manusia tanpa terpenuhinya kebutuhan tersebut. Ada lima hal yang harus ada

³⁵ H. Abd. Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Amzah, 2010), 308.

pada manusia sebagai ciri atau kelengkapan kehidupan manusia. Secara berurutan peringkatnya adalah agama, jiwa, akal, keturunan dan harta.

Allah memerintahkan untuk menjaga keberadaan dan kesempurnaan kelima *dharuriyah* tersebut dengan segala upaya, dan Allah melarang segala hal yang dapat mengurangi atau menghilangkan salah satu saja dari kelima *dharuriyah* tersebut. Segala perbuatan yang mewujudkan kelima pokok *dharuriyah* tersebut merupakan hal yang baik maka harus dapat dikerjakan. Sebaliknya, segala hal yang dapat mengurangi atau merusak kelima *dharuriyah* tersebut merupakan hal yang buruk dan harus dihindari dan dijauhi.

Pemeliharaan lima pokok inilah syariat Islam diturunkan. Setiap ayat hukum bila diteliti akan ditemukan alasan pembentukannya yang tidak lain adalah untuk memelihara lima pokok tersebut. Misalnya firman Allah yang mewajibkan qishah dalam surat Al-Baqarah ayat 179 berikut:

وَلَكُمْ فِي الْقِصَاصِ حَيٰوةٌ يَاۤأُولِيۤالْاَلْبَابِ لَعَلَّكُمْ تَتَّقُوْنَ

“Dan dalam qishash itu ada (jaminan kelangsungan) hidup bagi-mu, hai orang-orang yang berakal, supaya kamu bertakwa.”³⁶

³⁶ Al-qur'an Surat Al-Baqarah ayat 179.

Dari ayat di atas menjelaskan sebab disyariatkan qishash. Pensyariatan qishash tersebut yaitu agar ancaman terhadap kehidupan manusia dapat dihilangkan.

Keseimbangan dalam kehidupan keagamaan dan keduniaan akan lahir jika tercapainya pemeliharaan atas kelima unsur pokok tersebut. Jika kemaslahatan tidak terwujud pada kelima unsur pokok di atas maka akan kehilangan keselamatan dan kebahagiaan di akhirat. Contohnya jika akal tidak dipelihara, maka akan tidak bisa mengenal yang baik dan tidak. Akal sendiri bagian dari kehidupan jiwa. Dengan demikian, apa yang disyariatkan untuk menjamin eksistensi jiwa sekali untuk menjamin eksistensi akal.

b) Kebutuhan Sekunder/*Hajiyat*

Kebutuhan sekunder/*Hajiyat* adalah kebutuhan-kebutuhan sekunder yang bila tidak diwujudkan maka akan mengalami kesulitan namun tidak sampai mengancam keselamatan.³⁷ Tingkat sekunder dalam kehidupan manusia memiliki tujuan yang dibutuhkan manusia itu sendiri untuk mempermudah kehidupan. Sehingga tidak mendapat kesulitan Jika kebutuhan itu tidak terpenuhi maka tidak akan merusak atau pun meniadakan kehidupan manusia, hanya saja tidak mendapatkan kemudahan atau mendapat kesulitan dalam kehidupan. Tujuan dalam hal ini disebut dalam tingkat *hajiyat*.

³⁷ H. Satria Effendi dan M. Zein, *Ushul Fiqh* (Kencana, 2005), 235.

Hukum *rukhsah* (keringanan) merupakan bentuk kepedulian Islam terhadap suatu kebutuhan. Pada bidang ibadah, apabila memperoleh kesulitan Islam mensyariatkan beberapa *rukhsah* (keringanan). Suatu keringanan dalam syariat Islam dapat timbul dari suatu kesempatan dengan menarik dari petunjuk-petunjuk ayat Al-Qur'an. Misalnya pada surat Al-Hajj ayat 78:

وَجَاهِدُوا فِي اللَّهِ حَقَّ جِهَادِهِ هُوَ اجْتَبَاكُمْ وَمَا جَعَلَ عَلَيْكُمْ فِي الدِّينِ مِنْ حَرَجٍ مِّلَّةَ
 أَبِيكُمْ إِبْرَاهِيمَ هُوَ سَمَّاكُمُ الْمُسْلِمِينَ مِنْ قَبْلُ وَفِي هَذَا لِيَكُونَ الرَّسُولُ شَهِيدًا عَلَيْكُمْ
 وَتَكُونُوا شُهَدَاءَ عَلَى النَّاسِ فَأَقِيمُوا الصَّلَاةَ وَآتُوا الزَّكَاةَ وَاعْتَصِمُوا بِاللَّهِ هُوَ مَوْلَاكُمْ
 فَنِعْمَ الْمَوْلَى وَنِعْمَ النَّصِيرُ

“Dan berjihadlah kamu pada jalan Allah dengan jihad yang sebenar-benarnya. Dia telah memilih kamu dan Dia sekali-kali tidak menjadikan untuk kamu dalam agama suatu kesempatan. (Ikutilah) agama orang tuamu Ibrahim. Dia (Allah) telah menamai kamu sekalian orang-orang muslim dari dahulu, dan (begitu pula) dalam (Al Quran) ini, supaya Rasul itu menjadi saksi atas dirimu dan supaya kamu semua menjadi saksi atas segenap manusia, maka dirikanlah sembahyang, tunaikanlah zakat dan berpeganglah kamu pada tali Allah. Dia adalah

*Pelindungmu, maka Dialah sebaik-baik Pelindung dan sebaik-baik Penolong.*³⁸

Hukum *rukhsah* dalam bidang ibadat misalnya Islam membolehkan tidak berpuasa ramadhan dalam perjalanan dengan jarak tertentu atau dalam keadaan sakit, namun tetap harus diganti di hari lain. Dalam bidang muamalah juga disyariatkan seperti bermacam-macam jual beli, kontrak yang berbagai macam, sewa-menyewa, serta berbagai hukum *rukhsah* dalam bidang muamalah yang lain. Dalam kehidupan sehari-hari diperbolehkan berburu binatang, menikmati pakaian, makanan, minuman, dan tempat tinggal, serta kendaraan yang baik.

Dari segi pengelompokan hukumnya mengelompokkan menjadi tiga kelompok tujuan *hajiyyat*. *Pertama*, untuk dapat melaksanakan kewajiban syara' dengan baik terdapat hal yang disuruh syara' untuk dilakukan. *Kedua*, untuk menghindarkan secara tidak langsung jika terjadi pelanggaran pada salah satu unsur kebutuhan primer terdapat hal yang dilarang syara' untuk dilakukan. *Ketiga*, semua bentuk kemudahan yang ada pada hukum *rukhsah* yang memberikan kelapangan dalam kehidupan.³⁹

c) Kebutuhan tersier/*Takhsiniyat*

Kebutuhan pada tingkat *takhsiniyat* memiliki tujuan memperindah kehidupan. Tidak ada atau tidak terpenuhinya

³⁸ Al-Qur'an Surat Al-Hajj Ayat 78.

³⁹ Syarifudin, *Ushul Fiqh jilid 2*, 227.

kebutuhan tersier tidak akan merubah kehidupan, tidak sampai merusak juga tidak menimbulkan kesulitan. Keberadaannya dikehendaki untuk dapat memuliakan akhlak dan kebaikan tata tertib pergaulan. Segala bentuk hal yang dilakukan untuk memenuhi kebutuhan tersier menimbulkan hukum “sunnah”, serta hukumnya makruh untuk perbuatan-perbuatan yang mengabaikan kebutuhan.

Dalam bidang ibadah yang berhubungan dengan kebutuhan *takhsiniyah* misalnya, Islam menganjurkan memperbanyak ibadah sunnah, menganjurkan apabila pergi ke Masjid untuk memakai parfum, Islam juga mensyariatkan untuk mensucikan diri baik dari hadas maupun dari najis. Dalam bidang muamalah Islam melarang boros, menaikkan harga, monopoli, dan lain-lain.

Pembagian tersebut menjadi tiga tujuan syara' juga sekaligus menampilkan tingkatan kepentingan. Tingkat yang lebih tinggi yaitu pada kebutuhan primer (*dharuri*), selanjutnya yaitu pada kebutuhan sekunder (*hajiyat*), dan tingkat yang paling bawah yaitu kebutuhan sekunder (*takhsiniyat*). Pada tingkat kebutuhan yang ada pada kebutuhan primer (*dharuri*) juga memiliki tingkatan sesuai kelima urutan tersebut, yaitu agama, jiwa, akal, keturunan dan harta. Jika perbenturan antara kebutuhan-kebutuhan tersebut maka yang didahulukan adalah kebutuhan pada tingkat yang paling tinggi. Adanya tingkatan atau urutan kepentingan tersebut akan tampak jika terjadi suatu perbenturan kepentingan yang harus didahulukan antara

salah satu kebutuhan. Misalnya seorang dokter laki-laki yang harus mengoperasi seorang pasien perempuan. Dalam hal ini memelihara jiwa seorang perempuan yang sedang sakit menjadi kebutuhan *dharuri*, namun untuk melakukan operasi tersebut dokter laki-laki harus melihat aurat perempuan yang hukumnya dilarang yang ada pada tingkat *hajiyat*. Maka yang didahulukan dalam hal ini yaitu dokter laki-laki tersebut diperbolehkan melihat aurat pasien perempuan tersebut untuk melakukan operasi penyelamatan untuk tetap dapat memelihara jiwa, dan ini dibenarkan oleh ulama.⁴⁰

Jika terjadi perbenturan pada kebutuhan yang sama-sama ada pada tingkat *dharuri*, maka yang didahulukan adalah pada tingkat yang lebih tinggi. Jika kepentingan memelihara jiwa berbenturan dengan kepentingan memelihara akal, maka yang didahulukan adalah kepentingan memelihara jiwa. Misalnya seseorang yang kerongkongannya tersekat sesuatu dan terancam jiwanya kecuali dengan meminum khamar yang terlarang, maka boleh ia meminum khamar yang dilarang itu meskipun sampai mabuk. Contoh lain misalnya jika terjadi perbenturan antara kepentingan memelihara akal terhadap kepentingan memelihara harta, maka kepentingan memelihara akal yang didahulukan.

⁴⁰ Syarifudin, 229.

3) Ditinjau dari Cakupan *al-Maslahah*

- a) Berkaitan dengan semua orang. Suatu perbuatan yang dapat menimbulkan kemaslahatan yang berhubungan dengan semua orang.
- b) Berkaitan dengan mayoritas orang tetapi tidak bagi semua orang.
- c) Berkaitan dengan orang-orang tertentu.

4) Ditinjau dari Ada dan Tidaknya Perubahan pada *al-Maslahah*

- a) Mengalami perubahan seiring berjalannya waktu, lingkungan, dan orang-orang yang melakukan. Hal ini hanya dapat terjadi pada masalah yang berkaitan dengan muamalah dan kebiasaan.
- b) Bersifat tetap sampai akhir zaman dan tidak pernah mengalami perubahan. Hal ini berkaitan dengan masalah ibadah.⁴¹

⁴¹ H. Abd. Rahman Dahlan, *Ushul Fiqh*, 314.



BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis yuridis empiris dengan kata lain adalah jenis penelitian hukum sosiologis dan dapat disebut pula dengan penelitian lapangan yaitu penelitian hukum yang memperoleh sumber data dari data primer.⁴² Penelitian dilakukan dengan mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dilapangan, atau dengan kata lain yaitu suatu penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi dilapangan dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah.⁴³

⁴² Soejono dan H. Abdurrahman, *Metode Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan* (Jakarta: Rineka Cipta, 1999), 56.

⁴³ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek* (Jakarta: Sinar Grafika, 2002), 16.

B. Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan didalam penelitian ini adalah pendekatan Yuridis Sosiologis, untuk meneliti efektivitas bekerjanya hukum di dalam masyarakat.⁴⁴ Pendekatan Yuridis Sosiologis adalah menekankan penelitian yang bertujuan memperoleh pengetahuan hukum secara empiris dengan jalan terjun langsung ke objeknya yaitu mengetahui implementasi Standar Pelayanan Minimal angkutan orang perspektif pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah*. Seperti pada paparan sebelumnya, dimana pada praktiknya sering ditemukan hal-hal yang berbeda dengan SPM angkutan orang yang ada.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat yang digunakan peneliti dalam melakukan penelitian untuk memperoleh data yang dibutuhkan. Lokasi penelitian tentang implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang perspektif pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah* adalah Dinas Perhubungan kota Malang yang terletak di Jl. Raden Intan No.1, Karanglo, Polowijen, Blimbing, Kota Malang untuk mendapat penjelasan mengenai penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan orang, peneliti mengambil sampel angkot AL. Lokasi kedua yaitu pada paguyupan sopir angkot Malang, peneliti mengambil sampel pada angkot AL untuk mengetahui pemahaman dan penerapan Standar Pelayanan Minimal

⁴⁴ Mukti Fajar Nur Dewata dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), 52.

angkutan perkotaan yaitu di terminal arjosari yang berlokasi di Jl. Raden Intan No.1, Arjosari, Blimbing, Kota Malang, Jawa Timur.

D. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian hukum empiris berasal dari data lapangan. Data lapangan merupakan data yang didapat dari para responden. Responden yaitu orang atau kelompok masyarakat yang memberikan jawaban terhadap pertanyaan yang diajukan oleh peneliti.⁴⁵ Sumber data pada penelitian ini yaitu:

1. Sumber Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumber pertama.⁴⁶ Dapat diperoleh melalui penelitian langsung di lapangan melalui para informan yaitu dengan wawancara maupun hasil dari pengamatan mengenai objek penelitian. Data ini yaitu data yang belum pernah dikumpulkan sebelumnya, baik pada periode waktu tertentu atau pun dengan cara tertentu. Peneliti mewawancarai beberapa pihak, yaitu Dinas Perhubungan kota Malang selaku pihak yang melaksanakan urusan lalu lintas dan angkutan jalan. Paguyuban sopir angkot yang dikhususkan pada angkot AL Kota Malang dalam pemahaman tentang Standar Pelayanan Minimal angkutan orang menggunakan studi analisis perspektif Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dan *Maslahah Mursalah*.

⁴⁵ Salim dan Erlies Septiana Nurbani, *Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi* (Jakarta: Rajawali Pers, 2013), 25.

⁴⁶ Amiruddin dan H. Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2004), 30.

2. Sumber data sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari sumber-sumber yang sudah ada. Misalnya, data ini diperoleh dari Buku, Jurnal, Skripsi, Thesis, ataupun kepustakaan lainnya.

E. Metode Pengumpulan Data

Sesuai dengan metode penelitian empiris, maka peneliti mengumpulkan data-data dengan cara melakukan wawancara. Wawancara adalah percakapan dengan maksud tertentu yang dilakukan oleh dua pihak yaitu pewawancara yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara yang memberikan jawaban.⁴⁷ Peneliti menggunakan teknik wawancara semi terstruktur. Jenis wawancara ini merupakan perpaduan antara wawancara terstruktur dan wawancara tidak terstruktur, Peneliti telah mempersiapkan pertanyaan-pertanyaan sesuai dengan tema penelitian, namun masih diikuti dengan beberapa anak pertanyaan yang dianggap perlu ketika wawancara (pertanyaan *accidently*).

Metode ini bertujuan untuk menemukan permasalahan lebih terbuka dimana pihak yang diwawancara dimintai pendapat dan gagasan-gagasan ataupun ide-ide informan. Pencatatan data utama ini peneliti lakukan melalui wawancara dengan pihak-pihak yang terkait. Pihak yang berwenang melaksanakan urusan lalu lintas dan angkutan jalan yaitu Dinas Perhubungan dalam hal ini berkaitan dengan bagaimana pendapat mereka terkait dengan

⁴⁷ Lexy J Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2012), 186.

sejauh mana penerapan Standar Pelayanan Minimal angkutan Kota Malang dan Paguyuban sopir angkutan Kota Malang selaku perkumpulan sopir angkot.

F. Teknik Analisis Data

Teknik Analisis data merupakan penjelasan prosedur analisis data yang sesuai dengan penelitian dengan cara:

1. Reduksi yaitu proses pemilihan, pemfokusan, penyederhanaan data mentah yang ditemukan dilapangan.
2. Analisis atau Model data yaitu mengumpulkan informasi yang tersusun yang membolehkan pendeskripsian dan pengambilan tindakan.⁴⁸
3. Penarikan Kesimpulan yaitu menentukan penjelasan serta kesimpulan-kesimpulan atas hasil penelitian.

⁴⁸ Emzir, *Metode Penelitian Kualitatif Analisis Data* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2010), 131.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Dinas Perhubungan Kota Malang

1. Sejarah Singkat Dinas Perhubungan Kota Malang

Dinas Perhubungan Kota Malang pada awalnya bernaung dalam Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) dan Dinas Terminal tingkat propinsi. Pada tahun 2000 seiring dengan penetapan Otonomi daerah, Dinas Perhubungan Kota Malang mulai berdiri sendiri. Kantor Dinas Perhubungan Kota Malang saat ini terletak tidak jauh dari lokasi Terminal Arjosari yaitu di ruas Jl. Raden Intan No. 1 Malang, sehingga dapat dikatakan strategis karena sekaligus dapat langsung melaksanakan fungsi pengaturan, pengendalian dan pengawasan terhadap transportasi darat yang berpusat di Terminal Arjosari.⁴⁹

⁴⁹ "Profil Dinas Perhubungan Kota Malang," *Dinas Perhubungan Kota Malang* (blog), diakses 25 Maret 2019, <https://dishub.Malangkota.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan-kota-Malang/>.

2. Tugas Dan Fungsi Dinas Perhubungan Kota Malang

Berdasarkan Peraturan Walikota Malang Nomor 34 tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan, mempunyai tugas melaksanakan urusan pemerintahan di bidang perhubungan.

Dinas Perhubungan Kota Malang menyelenggarakan fungsi antara lain perumusan kebijakan Daerah di bidang perhubungan; penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan; pelaksanaan pengendalian dan ketertiban lalulintas dan angkutan jalan; penyelenggaraan dan pengendalian parkir; pengoperasian dan pemeliharaan terminal tipe C; pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor; penyelenggaraan angkutan kereta api dalam wilayah kota; pemberian dan pencabutan perizinan di bidang perhubungan yang menjadi kewenangannya; pelaksanaan kerjasama di bidang perhubungan; pemanfaatan data dan dokumen perhubungan; pelaksanaan inovasi pelayanan perhubungan; penyuluhan di bidang perhubungan; pembinaan, koordinasi, dan pengendalian bidang perhubungan; monitoring, evaluasi dan pelaporan bidang perhubungan; pengelolaan barang milik daerah yang berada dalam penguasaannya; pengelolaan administrasi umum; dan pemberdayaan dan pembinaan jabatan fungsional.⁵⁰

3. Visi dan Misi Dinas Perhubungan Kota Malang

Visi

- a. Terwujudnya sistem transportasi yang handal dan terintegrasi.

⁵⁰ Pasal 3 angka 2 Peraturan Walikota Malang Nomor 34 tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

Misi :

- a. Meningkatkan kualitas sistem transportasi aman, tertib, dan nyaman.⁵¹

4. Sasaran Dan Tujuan Dinas Perhubungan Kota Malang

Untuk merealisasikan visi dan misi Dinas Perhubungan Kota Malang maka tujuan dan sasaran Dinas Perhubungan Kota Malang yaitu:

a. Tujuan

- 1) Terwujudnya sarana dan prasarana perhubungan yang bermanfaat keselamatan berlalu lintas.
- 2) Terwujudnya pelayanan parkir yang tertib

b. Sasaran

- 1) Meningkatnya Sarana dan Prasarana dalam upaya keselamatan berlalu lintas
- 2) Meningkatnya penggunaan sarana perhubungan
- 3) Meningkatnya kualitas pelayanan perhubungan
- 4) Meningkatnya Pelayanan parkir yang tertib

B. Penerapan Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang Kota Malang

Salah satu angkutan orang yang ada di kota Malang yaitu angkutan perkotaan atau angkot. Dari berbagai jenis angkot dengan beragam trayek yaitu angkot AL. Perkembangan angkutan kota AL di Kota Malang saat ini armadanya yang beroperasi semakin menurun bahkan mencapai lebih dari 50%. Hal ini disebabkan oleh beberapa faktor, salah satu faktor yang sangat

⁵¹ "Visi Misi," *Dinas Perhubungan Kota Malang* (blog), diakses 25 Maret 2019, <https://dishub.Malangkota.go.id/visi-misi/>.

mempengaruhi yaitu minat penumpang terhadap angkot yang menurun dan berpindah ke transportasi online sejak dua tahun terakhir karena dirasa lebih dapat memenuhi kebutuhan. Banyak penumpang yang pada awalnya menggunakan jasa angkutan kota berpindah ke transportasi online, salah satunya angkot AL karena trayek angkot ini banyak menjadi tujuan penumpang pada jalur-jalur yang dilalui angkot ini. Angkot AL memiliki sistem antrian dan penumpang penuh agar dapat berjalan untuk mengangkut penumpang. Namun sistem ini sangat sulit untuk diterapkan dengan keadaan angkot saat ini.

Berbanding terbalik sebelum beroperasinya transportasi online. Penumpang angkot AL yang dulunya diketahui sangat ramai sampai duduk di pintu, namun faktanya di lapangan saat ini sangat minim penumpang. Bahkan Terminal Arjosari pada bagian berkumpulnya angkot AL kurang perawatan, dan juga banyak lapak pedagang yang tutup karena sepi pembeli.

Dari fakta tersebut, tentunya hak sopir angkot AL sendiri yaitu memperoleh penumpang menjadi berkurang. Kapasitas penumpang yang ada pada angkot yaitu sebanyak 12 tidak sampai penuh dan semakin menurun. Dengan kurangnya hak yang mereka peroleh, yaitu banyaknya penumpang yang tidak sesuai dengan kapasitas muat angkot bahkan hanya sekitar 10% dari kapasitas muat, maka SPM angkutan orang dalam trayek ada beberapa hal dalam SPM yang seharusnya dijalankan menjadi terhambat dalam pelaksanaannya.

Penumpang yang tidak memenuhi kapasitas muat angkot AL hingga turun 90% menjadikan angkot kurang efektif dan menandakan bahwa

angkot hampir tidak dibutuhkan lagi oleh masyarakat. Bahkan karena menurunnya penumpang akibat persaingan transportasi, adakalanya sopir menolak untuk melakukan uji kir, dengan kata lain mereka juga menolak melaksanakan SPM angkutan orang yang telah ditentukan.

Dinas Perhubungan kota Malang dalam pelaksanaan SPM angkutan orang dalam trayek terdapat pada bidang angkutan jalan seksi pelayanan angkutan dalam trayek dan bidang UPT PKB. Bidang angkutan jalan pada seksi pelayanan angkutan dalam trayek mempunyai tugas pokok pada pengawasan dan pengendalian angkutan orang dalam trayek, serta memiliki fungsi dalam pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM).⁵² Pada bidang Unit Pelaksanan Teknis Pengujian Kendaraan Bermotor (UPT PKB) Dinas Perhubungan Kota Malang juga memiliki fungsi yang sama yaitu pelaksanaan Standar Pelayanan Minimal (SPM).

Pada bidang angkutan jalan Dinas Perhubungan Kota Malang SPM angkutan kota hanya sebatas pengurusan administrasi, yaitu pada kartu pengawasan yang merupakan salinan dari izin trayek. SPM sendiri digunakan sebagai persyaratan penyelenggaraan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, dimana setiap pengemudi dan perusahaan angkutan umum wajib memenuhi ketentuan mengenai izin penyelenggaraan angkutan orang, persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor. Dalam

⁵² "Seksi Pelayanan Angkutan Dalam Trayek," *Dinas Perhubungan Kota Malang* (blog), diakses 27 Maret 2019, <https://dishub.Malangkota.go.id/bidang/bidang-angkutan/kasi-angkutan-orang-dalam-trayek/>.

persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan bermotor meliputi tanda bukti lulus uji berkala kendaraan bermotor, fisik kendaraan bermotor, dan SPM.⁵³

Pengecekan SPM angkutan kota dilakukan bersamaan dengan uji kir yang dapat terlaksana jika sebelumnya telah melakukan pengurusan izin trayek di Dinas Penanaman Modal Dan Pelayanan Terpadu Satu Pintu (DPM PTSP) yang berada di Block Office Kota Malang, lalu dilanjutkan dengan pengurusan kartu pengawasan yang merupakan salinan izin trayek di Dinas Perhubungan kota Malang, setelah itu baru dapat melaksanakan pengecekan SPM dan uji kir atau uji kelaikan di UPT PKB di Arjowinangun, kota Malang.

Dinas Perhubungan Kota Malang menyebutkan penempelan stiker SPM sebagai tanda bahwa SPM angkutan orang pada angkot AL telah terpenuhi ditempel pada angkot yang berlaku secara permanen. Dalam pengecekan atau monitoring SPM angkutan orang pada angkot AL yang masih sesuai dengan peraturan dibuktikan dengan buku uji kir. SPM angkutan orang sendiri termasuk dalam uji kir, dimana uji kir membawahi dalam pelaksanaan SPM angkutan orang terkait.

Pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang setiap enam bulan sekali terutama untuk pengujian kendaraan angkutan umum seperti angkot AL bertujuan untuk melakukan pemeriksaan terhadap kinerja armada yang digunakan. Pada tahap ini, pemeriksaan SPM angkutan kota dengan memberikan form yang juga berdasarkan pada peraturan SPM angkutan orang yang di kurs kan dengan

⁵³ Pasal 49 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 20114 tentang Angkutan Jalan.

Permen Nomor 98 tahun 2013 dan KM Nomor 35 tahun 2003 dalam melaksanakan prosedur pengecekan SPM angkutan orang.

Hal-hal dalam pengecekan SPM diperjelas oleh Denny Kurniawan selaku bagian pengawasan dalam seksi pelayanan angkuta dalam trayek Dinas Perhubungan Kota Malang sebagai berikut.

“Dalam proses monitoring atau pengecekan SPM hal-hal yang diperiksa itu meliputi ban apakah sudah halus, rem, wiper dan spidometer masih berfungsi dengan baik atau tidak, lampu masih menyala, persentase kegelapan kaca film dan lain-lain.”⁵⁴

Hal ini diperkuat oleh keterangan salah satu sopir angkot bernama Slamet sebagai berikut;

“Pengecekan SPM selama ini lebih ke apa saja yang ada pada angkot supaya untuk ngangkut itu tetap enak, selain itu juga pada pembeda angkot dengan mobil pribadi kayak ada tulisan ‘angkutan kota’, juga ada tulisan ‘AL’.”⁵⁵

Dari wawancara di atas, dapat peneliti simpulkan bahwa pengecekan SPM hanya pada hal-hal yang memang sudah melakat pada armada untuk mendukung angkot agar laik jalan dan pembeda angkot AL dengan kendaraan pribadi seperti adanya tulisan ‘angkutan kota’, dan ada tulisan trayek yang dilayani. Untuk stiker tarif, stiker SPM, seragam tidak dilakuakn pengecekan.

Pengecekan SPM angkutan orang termasuk dalam persyaratan teknis laik jalan, yang merupakan pendukung teknis karena berkaitan dengan faktor keselamatan. Selain itu juga keharusan adanya stiker tarif, ada tulisan

⁵⁴ Denny Kurniawan, *Wawancara* (Malang, 28 Februari 2019).

⁵⁵ Slamet, *Wawancara* (Malang, 21 Maret 2019).

angkutan kota yang dapat membedakan antara kendaraan pribadi dan kendaraan umum.⁵⁶ Kalau pun tidak memenuhi persyaratan maka tidak lolos.

Secara teknis pengecekan SPM angkutan orang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Malang bidang UPT PKB yaitu pada uji kir. Dalam unsur hukum rananya pada ketentuan SPM angkutan orang dalam trayek saat pengecekan antara lolos dan tidak lolos saat pengecekan SPM. Apabila terjadi tindakan kriminalitas yang berkaitan dengan SPM angkutan orang dengan ketidak sesuaian aturan dilakukan kepolisian RI, dan pada Dinas Perhubungan yaitu Penyidik Pegawai Negeri Sipil Lalu Lintas Angkutan Jalan (PPNS LLAJ).

Dinas Perhubungan kota Malang melakukan operasi bernama Giat 21, merupakan operasi yang dilakukan Dinas Perhubungan kota Malang bersama jajaran samping. Misalkan angkot yang tidak melakukan uji kir yang meliputi tidak dilakukan pengecekan SPM, maka dapat diberikan sanksi administratif sampai pencabutan izin maupun denda. Pada angkot AL dari pengakuan para sopir tidak pernah ada yang sampai pencabutan izin.

Peralatan keselamatan seperti APAR, alat pemecah kaca, dalam Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013 tentang SPM angkutan orang dengan kendaraan umum dalam trayek, yang juga menjadi salah satu pedoman Dinas Perhubungan Kota Malang dalam penyelenggaraan angkutan orang mengharuskan untuk ada, namun kenyataannya belum terlaksana dan belum terealisasi.

⁵⁶ Pasal 20 angka 6 Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Peralatan P3K yang merupakan Peralatan Pertama Pada Kecelakaan pada mobil angkutan umum jarang dijumpai, lebih sering dijumpai pada mobil bus, selain itu adanya fasilitas tempat sampah juga diperuntukkan untuk mobil bus tertentu. Hal ini diperjelas oleh salah satu sopir angkot AL bernama Andi, sebagai berikut;

“Dulu ada kalau P3K dan yang menyediakan itu memang dari kita melalui koperasi, seiring berjalannya waktu memang sudah sangat jarang di angkot AL. Dan memang peralatan P3K itu hanya untuk mobil bus, begitupun pada tempat sampah setahu saya memang di bus-bus tertentu dan tidak semua bus. Lalu kalau ada tempat sampah di angkot sangat bagus sekali, karena banyak sampah-sampah yang terselip apalagi saat mengangkut anak sekolah seperti bekas-bekas makanan (cilok) itu banyak. Dari pihak Dinas Perhubungan Kota Malang sudah memberikan informasi-informasi terkait rencana pengadaan tempat sampah”⁵⁷

Mengenai penjelasan di atas, menunjukkan sudah ada inisiatif dari sopir untuk menyediakan peralatan P3K guna berjaga-jaga. Dalam upaya penerapan SPM angkutan orang, selain yang tertulis dalam peraturan juga melihat dari kondisi yang ada, misalnya pada rencana pengadaan peralatan P3K dan tempat sampah pada angkot yang masih dalam tahap pemberian informasi yang nantinya diharapkan dapat terlaksana. Minimal ada tempat sampah kecil dan P3K yang disediakan oleh angkot melalui koperasi sebagai wadah. Hal tersebut mendapat respon yang baik dari para sopir angkot AL, mereka merasa perlu adanya tempat sampah untuk penumpang-penumpang yang makan di dalam angkot AL terutama bagi penumpang anak sekolah yang sering menyelipkan bekas makanan di sudut angkot.

⁵⁷ Andi, *Wawancara*, (Malang, 21 Maret 2019)

Keharusan untuk mengangkut penumpang sesuai dengan trayek yang sudah ditentukan juga telah dilaksanakan sopir angkot AL, mereka tidak berani untuk melakukan penyimpangan trayek atau pelanggaran jalur karena bisa saja akan mendapat hal yang kurang baik dari sopir yang ada pada jalur yang dilanggar tersebut.

Pada kriteria penumpang prioritas yang terdiri anak-anak, wanita hamil, orang lanjut usia dan penyandang cacat tidak memiliki tempat duduk prioritas di angkot AL, berbeda dengan bus kriteria tertentu yang ada tempat duduk prioritas bahkan untuk penyandang disabilitas sudah ada ruangan khusus kursi roda.

Larangan merokok pada angkot yang ditandai dengan ditempelnya stiker juga belum ada. Alasan dari pihak Dinas Perhubungan Kota Malang dikarenakan kendaraan angkot tidak memiliki fasilitas AC, jika ada fasilitas tersebut maka tidak diperbolehkan, mungkin kedepannya. Wacana angkot yang memiliki fasilitas AC di kota Malang juga memang belum ada. Berikut tanggapan sopir angkot AL bernama Kosim.

“Kalau untuk ada fasilitas AC itu menurut saya sudah tidak memadai dengan kondisi angkot AL yang seperti ini semakin sepi karena AC kan membutuhkan BBM yang banyak karena mesinnya jalan terus. Lalu untuk larangan merokok belum ada.”⁵⁸

Hal ini menunjukkan jika belum ada rencana sama sekali dari Dinas Perhubungan Kota Malang untuk pengadaan fasilitas AC serta larangan merokok di angkot AL. Adanya fasilitas ini juga kurang mendapat respon yang mendukung dari sopir karena memberatkan di BBM.

⁵⁸ Kosim, *Wawancara* (Malang, 21 Maret 2019).

Stiker tarif yang ada di angkot AL terkadang tidak dijumpai. Dinas Perhubungan kota Malang menuturkan hal itu diakrenakan keinginan beberapa sopir angkot AL untuk memperoleh pendapatan lebih maka dilepaslah stiker besaran tarif angkot tersebut. Penjelasn berbeda diberiakn salah satu sopir angkot AL bernama Sugik sebagai berikut;

“Stiker tarif itu diberikan sudah lama, dulu ada semua di pintu-pintu angkot. Lama-lama kan kena hujan terus luntur, jadi sudah tidak ada tapi ada yang masih ada stiker tarifnya.”⁵⁹

Penjelasan tersebut menandakan ada beberapa faktor yang menyebabkan tidak dijumpainya stiker tarif di angkot AL. Dapat disimpulkan ada yang memang faktor alam seperti terkena hujan terus-menerus sehingga menyebabkan stiker sedikit demi sedikit terkelupas. Dan ada oknum sopir yang memang ingin memperoleh penghasilan lebih dari ketentuan tarif di stiker. Jika terjadi penyimpangan tarif dapat dilaporkan ke Polsek terdekat. Sanksi dari penyimpangan tarif bisa sampai pencabutan izin trayek, di angkot AL belum pernah terjadi pencabutan izin trayek.

Begitupun pada stiker tanggap darurat yang berisi nomor telepon darurat dulunya ada semua. Serta stiker SPM yang diberikan sebagai tanda sesuai dengan ketentuan diberikan sekali dan bersifat permanen. Maka dapat disimpulkan jika tidak adanya stiker-stiker tersebut juga dari faktor manusia atau faktor alam.

Pemberian seragam sendiri sudah dilakukan Dinas Perhubungan kota Malang sebagai bentuk penerapan SPM angkutan orang, namun karena

⁵⁹ Sugik, *Wawancara* (Malang, 21 Maret 2019)

sopir jarang menggunakan maka dirasa tidak membutuhkan seragam sehingga hal ini tidak berjalan. Sopir angkot AL bernama Imam dalam hal ini menanggapi sebagai berikut:

“Dulu pernah diberi seragam oleh pihak Dinas Perhubungan Kota Malang, pernah rompi, pernah juga kaos sekitar tahun 2015. Tapi kan itu dipakainya setiap hari, jadi lama-lama sudah tidak layak.”⁶⁰

Penjelasan di atas menunjukkan jika dari pihak Dinas Perhubungan Kota Malang sudah melaksanakan hal yang berkaitan dengan SPM dengan memberikan subsidi seragam ke sopir angkot AL, namun belum memenuhi kebutuhan lapangan jika setiap harinya harus menggunakan seragam.

SPM angkutan orang ditujukan dalam persyaratan teknis laik jalan agar angkot tetap dapat beroperasi dengan layak. Semakin sepi penumpang yang berkaitan dengan minat masyarakat terhadap angkot bukan terkait pada SPM angkutan orang, namun termasuk dalam pelayanan dari sopir angkot AL terhadap penumpang.

Kendala yang menyebabkan SPM angkutan orang pada angkot AL Kota Malang menurun menurut pihak Dinas Perhubungan Kota Malang disebabkan oleh beberapa faktor. Pertama yaitu pada sarana jika dibandingkan dengan transportasi online lebih banyak diminati. Faktor selanjutnya terkait dengan pelayanan dari angkot AL, seperti penumpang belum sampai tujuan dioper karena sopir tidak ingin rugi, pemenuhan pelayanan dari terminal Arjosari ke terminal Landungsari dengan catatan atau harapan penumpang penuh untuk menghindari kerugian jika mengangkut penumpang sedikit.

⁶⁰ Imam, *Wawancara* (Malang, 21 Maret 2019).

Pengemudi atau sopir yang kurang baik seperti sikapnya terhadap penumpang yang terkadang kasar dan kurang ramah.

Penyegaran kompetensi pada sopir angkot pernah diadakan Dinas Perhubungan kota Malang sekitar lima tahun sekali yang dipelopori oleh mahasiswa yang bekerjasama dengan persatuan sopir-sopir dari Organda Malang untuk melatih keselamatan, kenyamanan dan kebersihan.

Terkait pintu yang tidak ditutup saat angkot berjalan sudah menjadi hal yang wajar dikarenakan untuk mempermudah naik dan turunnya penumpang. Berbeda dengan pintu penumpang depan dan sopir sudah menjadi keharusan untuk ditutup demi keselamatan.

Angkot AL kota Malang memiliki badan hukum yaitu Koperasi yang terletak di Dinoyo yang menjadi wadah bagi paguyuban angkot AL. Pada koperasi ini para sopir AL membayar uang rutin setiap bulannya selama angkot beroperasi untuk keperluan uji kir dan pajak yang dilakukan enam bulan sekali. Selain itu tujuan angkot memiliki badan hukum agar menjadi lebih layak, baik kondisi fisik angkot sendiri maupun pendapatan. Jika angkot layak, nyaman dan aman maka penumpang akan lebih senang menggunakan transportasi angkot, sehingga pendapatan sopir dan pemilik akan lebih baik.⁶¹

Harapan Dinas Perhubungan kota Malang untuk SPM kedepannya agar angkot dapat memperbaiki sarana terlebih dahulu serta lebih meningkatkan pelayanan dari hal-hal yang mendasar seperti adanya tarif

⁶¹ Top News dkk., "Dishub Malang: Angkot Harus Miliki Badan Hukum - ANTARA News Jawa Timur," Antara News, diakses 28 Maret 2019, <https://jatim.antaranews.com/berita/154956/dishub-Malang-angkot-harus-miliki-badan-hukum>.

angkot, ada tanda khusus yang membedakan antara kendaraan umum dan kendaraan pribadi, ada tanda trayek, tidak boleh ada penyimpangan trayek serta oper yang harus membayar lagi. Dan yang paling penting untuk koperasi sebagai wadah angkot AL untuk mengganti sistem kejar setoran menjadi sistem penggajian per bulan yang nantinya para sopir angkot AL tidak menggebu-gebu dalam mencari setoran dan SPM angkutan orang pada angkot dapat dilaksanakan secara perlahan.⁶² Harapan sopir angkot AL terhadap SPM agar dapat berjalan sesuai, dengan hal-hal yang berada di dalam SPM dapat tetap memelihara angkot dan memberikan pelayanan yang nyaman, aman, terhadap penumpang. Dan juga dalam pengurusan pengecekan SPM untuk lebih dipermudah.

C. Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang Tinjauan Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009.

Pasal 141 angka 1 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyebutkan tentang kriteria atau aspek yang menjadi ketentuan standar pelayanan minimal angkutan orang bagi perusahaan angkutan umum yaitu aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.⁶³ Pada pasal 141 angka 3 menyebutkan tentang ketentuan lebih lanjut SPM diatur dengan peraturan menteri, yaitu peraturan menteri nomor 98 tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek.

⁶² Denny, *wawancara* (Malang, 28 Februari 2019).

⁶³ Pasal 141 angka 1 undang-undang nomor 22 tahun 2009.

Lebih rinci terdapat pada lampiran I bagian ke III tentang angkutan perkotaan, enam aspek dalam pemenuhan SPM untuk dapat dilaksanakan oleh pihak-pihak terkait yang ada di dalam peraturan tersebut. Salah satunya walikota dengan membentuk organisasi Dinas Perhubungan, yaitu suatu instansi pemerintah daerah yang dipimpin oleh walikota untuk wilayah Kota tertentu yang mempunyai tugas dan fungsi mengawal serta melaksanakan penegakan peraturan berdasarkan UU LLAJ pada wilayah masing-masing.

Setiap poin yang diatur dalam SPM diperuntukkan untuk dapat mewujudkan tujuan utama keberadaan angkot agar dapat menyelenggarakan pelayanan angkutan yang baik yaitu aman, cepat, murah dan nyaman serta layak bagi masyarakat.⁶⁴

Berdasarkan hasil wawancara dengan beberapa sopir angkot AL Kota Malang, dapat disimpulkan banyak yang tidak mengerti tentang SPM angkutan orang dan ketentuan-ketentuannya. Namun mereka lebih mengerti tentang uji kir. Sesuai penjelasan sebelumnya dimana uji kir itu membawahi dalam pelaksanaan SPM, menjadi persyaratan sebelum dilakukan uji kir yang sebelumnya harus melaksanakan pengurusan izin trayek.

Beberapa jenis sarana yang harus diperhatikan salah satunya pada jumlah penumpang. Berdasarkan kapasitas muat tempat duduk penumpang pada angkot AL sebanyak 12 orang. Hal ini berbeda dengan ketentuan peraturan ini yang menyebut 8 penumpang. Namun menurut peneliti, Dinas

⁶⁴ Muhammad Syaiful Buamona, James Timboeleng, dan Hendriek Karongkong, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate" 4, no. 3 (2017): 84.

Perhubungan kota Malang selain berpedoman dalam peraturan tersebut pada penentuan jumlah penumpang juga pada kapasitas muat kendaraan.

Aspek keselamatan pengemudi diharuskan untuk menutup pintu selama kendaraan berjalan. Pintu pengemudi angkot AL saat kendaraan berjalan sudah ditutup guna keselamatan begitupun pada pintu penumpang yang berada di samping pengemudi, untuk pintu keluar masuknya penumpang yang berada di belakang tidak ditutup karena untuk kemudahan naik dan turunnya penumpang. Sopir angkot AL juga sudah melaksanakan keharusan untuk mengangkut penumpang sesuai jalur atau trayek.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan menyebutkan perusahaan angkutan umum yang menyelenggarakan angkutan orang maupun barang harus berbentuk badan hukum yaitu BUMN, BUMD, PT atau koperasi.⁶⁵ Angkot AL dinaungi oleh badan hukum berbentuk koperasi. Fungsi koperasi selain sebagai wadah juga untuk meminimalisir pelayanan administrasi pada kepengurusan Kartu Pengawasan (KPS) terhadap sopir angkot AL yang begitu banyak dan dilakukan serentak setiap enam bulan sekali. Berlakunya KPS dan kartu izin trayek selama enam bulan mulai dari tanggal 1 Januari-30 Juni, dan berikutnya 1 Juli-31 Desember.

Penyegaran kompetensi sopir juga menjadi salah satu poin dalam peraturan ini untuk penyelenggaraan SPM angkutan orang pada angkot yaitu paling sedikit dua tahun sekali. Di Kota Malang, penyegaran kompetensi sopir

⁶⁵ Pasal 79 angka 2 Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

angkot AL dilakukan lima tahun sekali oleh Dinas Perhubungan kota Malang yang bekerjasama dengan persatuan sopir dari organda (Organisasi Angkutan Darat).

Penentuan tarif angkot berdasar pada Biaya Operasional Kendaraan (BOK) yang dilihat dari survey pasar satu sampai lima tahun kedepan, misalnya pada harga bbm, oli, kampas rem, servis kendaraan. Jika penentuan tarif sudah berbeda maka ditentukan peraturan Wali Kota yang baru dan perubahan pada stiker tarif angkot pun akan diganti. Dalam penentuan tarif selain dilakukan survey lapangan, stakeholder yang terkait dan sopir angkot juga turut andil untuk mencapai kesepakatan dalam penentuan tarif.

Tarif angkutan kota berdasarkan Perwal Malang Nomor 6 Tahun 2015 Tentang Tarif Angkutan telah sesuai dengan ketentuan yang ada pada stiker tarif yang ada di angkot AL. Peraturan ini juga menjadi salah satu pedoman dalam pelaksanaan SPM angkutan kota Malang berdasarkan wawancara yang peneliti lakukan di lapangan berbeda dari ketentuan. Banyak yang mengetahui bahwa tarif angkot AL selain mahasiswa dan pelajar jauh dekat sebesar Rp4.000,00, hal ini berbeda dengan peraturan di atas dan stiker tarif yang ada, namun hanya segelintir sopir angkot AL yang seperti itu.

Informasi tanggap darurat berupa stiker yang berisi nomor telepon atau SMS terpasang paling sedikit pada dua tempat yang berbeda dan mudah dilihat. Dahulu memang ada stiker tanggap darurat yang berlaku secara permanen sama seperti stiker SPM. Namun seiring berjalannya waktu stiker-stiker tersebut mulai mengelupas sehingga hanya beberapa yang dijumpai pada

angkot AL. Berlakunya stiker secara permanen ini berbeda dengan ketentuan pasal 5 angka 3 yang menyebutkan “stiker SPM berlaku selama 1 (satu) tahun dihitung sejak tanggal penempelan”.⁶⁶ Jelas pasal tersebut menyebutkan berlakunya stiker selama 1 tahun, namun penerapan pada angkot AL berlaku secara permanen.

P3K pada angkot bukan keharusan, hanya pada mobil bus. Namun sudah ada rencana pengadaan P3K dan Dinas Perhubungan Kota Malang dalam pelaksanaan SPM angkutan kota Malang selain berpedoman pada peraturan tertulis juga pada kebutuhan secara nyata atau di lapangan.

Peralatan keselamatan berupa pemecah kaca, alat pemadam api ringan (APAR), dan alat penerangan beserta stiker tentang tata cara penggunaan pada peraturan ini juga dicantumkan dan tidak menyebutkan secara khusus untuk mobil umum tertentu, itu artinya untuk mobil bus umum dan mobil penumpang umum. Namun jika dilihat pada kondisi angkot AL kota Malang, peralatan keselamatan tersebut belum begitu diperlukan sehingga tidak ada keharusan untuk menyediakan.

Seragam awak menjadi salah satu identitas bagi pengemudi angkot. Dinas Perhubungan kota Malang pernah beberapa kali memberikan subsidi seragam pengemudi angkot AL kota Malang, namun karena sopir yang tidak memakai seragam lebih banyak maka dirasa para sopir tidak membutuhkan seragam, jika dipaksa untuk tetap memberikan subsidi seragam kembali maka hal itu pun akan mubadzir atau percuma. Maka untuk seragam sopir angkot AL

⁶⁶ Pasal 5 angka 3 Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013.

belum ada rencana untuk mensubsidi kembali. Penempatan papan kartu identitas pengemudi di ruang pengemudi masih kita jumpai dalam penerapannya.

Berdasarkan hasil wawancara di lapangan, peneliti menyimpulkan dalam monitoring atau pengecekan SPM angkot AL lebih terfokus pada hal-hal yang melekat pada armada untuk laik jalan serta stiker pembeda antara kendaraan umum dan kendaraan pribadi seperti kaca film, lampu, rem, nama trayek, stiker 'angkutan kota' dan lain-lain. Untuk hal-hal pelengkap tidak dilakukn pengecekan seperti seragam, stiker tarif, stiker SPM dan lainnya. Dalam monitoring atau pengecekan yang dilakukan secara berkala setiap enam bulan sekali jika dipaksakan harus terpenuhi semua poin dalam setiap aspek yang ditentukan dalam pemenuhan SPM maka peneliti merasa akan banyak angkot AL yang tidak lolos dalam pengecekan.

Peraturan Menteri nomor 29 tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek menambahkan pada SPM angkutan perkotaan adanya stiker larangan merokok dan adanya fasilitas AC pada angkutan perkotaan ekonomi yang diperinci dalam lampiran ke III yang diperuntukkan pada mobil bus. Salah satu artikel poskotanews.com menyebutkan bahwa sudah ada himbauan dari Dinas Perhubungan DKI Jakarta dalam menindaklanjuti peraturan ini agar angkot yaitu berupa mikrolet atau mobil penumpang umum dilengkapi AC serta disisipkan tambahan adanya larangan

merokok. Hal tersebut merupakan tindak lanjut dari peraturan yang sudah diwajibkan dan sudah di atur.⁶⁷ Dari artikel tersebut dapat disimpulkan bahwa peraturan mengenai adanya larangan merokok dan fasilitas AC juga dapat diartikan untuk angkutan kota mobil penumpang umum pada mikrolet.

Menanggapi artikel tersebut, Dinas Perhubungan kota Malang, Denny kurniawan "*mungkin kedepannya angkot akan seperti itu*", sedangkan untuk stiker larangan merokok pada angkot AL memang tidak ada dikarenakan angkot tidak ada fasilitas AC, walaupun nanti ada maka akan dilarang merokok dalam angkot. Tanggapan sopir angkot AL jika ada fasilitas AC kurang menyetujui dikarenakan boros BBM, namun tergantung pada kebijakan nantinya mungkin saja akan ada subsidi dari pemerintah.

Penumpang prioritas pada angkot memang tidak ada, dalam peraturan menteri nomor 98 tahun 2013 disebutkan hanya pada mobil bus tertentu. Maka untuk penumpang prioritas yaitu anak-anak, orang tua, wanita hamil dan penyandang cacat tidak mendapat prioritas di angkutan kota.

Pasal 8 ayat 1 peraturan menteri tersebut menyebutkan jika Perusahaan angkutan umum melanggar ketentuan SPM maka diberikan sanksi administratif. Dalam pengecekan SPM jika tidak sesuai dengan ketentuan SPM maka tidak lolos dan tidak dapat melakukan uji kir untuk memperoleh izin trayek. Dinas Perhubungan kota Malang melakukan operasi bernama Giat 21 untuk mentertibkan angkot. Jika terjadi penyimpangan, dapat berikan denda

⁶⁷ "Tahun 2018 Angkot Wajib Ber-AC, Tempat Duduk Diminta Menghadap Depan - Poskota News," diakses 8 April 2019, <http://poskotanews.com/2017/12/06/tahun-2018-angkot-wajib-ber-ac-tempat-duduk-diminta-menghadap-depan/>.

atau sanksi administratif sampai pencabutan izin. Pada angkot AL untuk penyimpangan hingga pencabutan izin belum pernah ada.

Ketentuan mengenai sanksi yang diberikan kepada angkot AL yang tidak sesuai dengan ketentuan SPM, fakta di lapangan belumlah ada yang sampai pada tingkat pencabutan izin jika terkait dengan ketentuan. Kalau pun ada operasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kota Malang, hanya dilakukan peneguran saja. Jika masih belum diperbaiki, tetap saja dilakukan peneguran dan tidak ada tindakan yang begitu tegas. Maka ketentuan tentang sanksi pun tidak berjalan efektif.

Enam aspek dalam peraturan ini sebagai indikasi pemenuhan SPM angkutan orang pada angkot.⁶⁸ Dari beberapa uraian singkat di atas dapat diperinci sebagai berikut mengenai poin-poin yang belum terpenuhi. *Pertama*, aspek keamanan. identitas awak kendaraan berupa seragam terdapat kendala dalam pelaksanaannya. *Kedua*, aspek keselamatan. Sikap dan perilaku yang kurang baik oleh beberapa sopir angkot AL terhadap penumpang. Untuk penyegaran kompetensi sopir dalam peraturan disebutkan minimal dua tahun sekali dilaksanakan Dinas Perhubungan kota Malang dengan bekerjasama dengan organda dan mahasiswa dalam jangka lima tahun sekali. Peralatan keselamatan tidak dijumpai karena memang angkot AL hampir tidak pernah terjadi tindakan yang mengancam keselamatan hingga memerlukan peralatan tersebut. Fasilitas P3K memang tidak diperuntukkan untuk angkot namun dirasa perlu dalam berjaga-jaga sehingga Dinas Perhubungan kota Malang

⁶⁸ Pasal 2 angka 1 Peraturan Menteri nomor 98 tahun 2013.

mulai merencanakan pengadaan peralatan kesehatan tersebut. Stiker tanggap darurat dulunya memang ada namun seiring berjalannya waktu mengakibatkan beberapa kemungkinan stiker tersebut tidak tertempel dalam angkot AL.

Ketiga, aspek kenyamanan. Poin-poin yang tertera diperuntukkan untuk angkutan kota mobil bus. Dalam peraturan menteri nomor 98 tahun 2015 juga diperuntukkan untuk mobil bus pada aspek ini, namun sebuah artikel menuliskan bahwa penerapan aspek kenyamanan tersebut dilakukan di angkot mobil mikrolet. Seperti fasilitas AC dan adanya stiker larangan merokok. Adanya tempat sampah juga diperuntukkan untuk mobil bus, namun Dinas Perhubungan kota Malang merencanakan pengadaan tempat sampah di angkot AL kota Malang. Daya angkut mobil penumpang umum dalam peraturan ini pada aspek kenyamanan berjumlah 8 termasuk pengemudi, namun berdasarkan kapasitas muat jumlah tempat duduk sebanyak 12 orang. Maka tidak hanya pada peraturan ini yang dijalankan tetapi juga melihat kondisi muatan armada.

Keempat, aspek keterjangkauan. Ketentuan tarif yang diatur dalam Perwal nomor 6 tahun 2015 sudah sesuai dan dirasa terjangkau, namun penerapannya sering terjadi pelanggaran tarif yang berbeda dari ketentuan bahkan mencapai dua kali lipat yang dilakukan oknum sopir angkot AL tertentu. Seiring perkembangan transportasi berdampak pada sepiunya penumpang angkot AL yang berakibat pada *income*.

Kelima, aspek kesetaraan. Tempat duduk prioritas dan ruangan kursi roda hanya diperuntukkan untuk mobil bus tertentu. *Keenam*, aspek keteraturan. Informasi yang berisi tarif dan trayek yang dilayani sudah ada di

angkot AL. Untuk kinerja operasional paling sedikit 90% dari jumlah armada yang beroperasi, namun armada angkot AL yang beroperasi menurun hingga lebih dari 50% karena faktor minat penumpang angkot yang semakin menurun terhadap angkot AL. Keenam aspek tersebut ada yang memang sama sekali tidak dapat diterapkan pada angkot AL kota Malang. Misalnya pada aspek kesetaraan, karena aspek ini hanya dapat diterapkan pada armada bus tertentu.

Tabel 2.2 Analisis Ringkas

No	Aspek	Indikator	
		Sudah	Belum
1.	Keamanan	<ul style="list-style-type: none"> • Identitas kendaraan • Lampu penerangan • Kaca film 	<ul style="list-style-type: none"> • Identitas awak kendaraan yaitu seragam
2.	Keselamatan	<ul style="list-style-type: none"> • SOP Pengoperasian kendaraan • Kompetensi 	<ul style="list-style-type: none"> • Sikap dan perilaku sopir yang kurang ramah dan baik • Peralatan keselamatan • Stiker tanggap darurat
3.	Kenyamanan	-	• Daya angkut
4.	Keterjangkauan	• Tarif	-
5.	Kesetaraan	-	-
6.	Keteraturan	• Informasi pelayanan	• Kinerja operasional

Sumber diolah berdasarkan analisis data lapangan

D. Implementasi Standar Pelayanan Minimal (SPM) Angkutan Orang di Dinas Perhubungan Kota Malang Tinjauan *Maslahah Mursalah*.

Suatu kemaslahatan dapat diperoleh jika kebutuhan dasar manusia dapat terpenuhi dan tidak adanya kesulitan. Kebutuhan dasar tersebut salah satunya untuk memelihara jiwa misalnya dengan memenuhi kebutuhan diri berupa makanan, minimum, dan pakaian sehingga manusia memerlukan harta yang diperoleh dengan halal dan baik.

Pemenuhan kebutuhan tersebut, manusia memerlukan adanya transportasi. Pada mulanya manusia menggunakan binatang sebagai alat transportasi. Firman Allah SWT dalam surat An-Nahl ayat 8.

وَالْخَيْلَ وَالْبِغَالَ وَالْحَمِيرَ لِتَرْكَبُوهَا وَزِينَةً وَيَخْلُقُ مَا لَا تَعْلَمُونَ

“Dan (Dia telah menciptakan) kuda, bighal dan keledai, agar kamu menungganginya dan (menjadikannya) perhiasan, dan Allah menciptakan apa yang kamu tidak mengetahuinya.”⁶⁹

Transportasi menjadi pendukung untuk mempermudah dan tidak menyulitkan manusia dalam memenuhi kebutuhan. Firman Allah SWT dalam surat An-Nahl ayat 7.

وَتَحْمِيلِ أَثْقَالِكُمْ إِلَىٰ بَلَدٍ لَّمْ تَكُونُوا بِلَيْعِهِ إِلَّا بِشِقِّ الْأَنْفُسِ إِنَّ رَبَّكُمْ لَرُءُوفٌ رَّحِيمٌ

“dan ia memikul beban-bebanmu ke suatu negeri yang kamu tidak sanggup sampai kepadanya, melainkan dengan kesukaran-”

⁶⁹ Qura'an Surat An-Nahl Ayat 8.

*kesukaran (yang memayahkan) diri. Sesungguhnya Tuhanmu benar-benar Maha Pengasih lagi Maha Penyayang,*⁷⁰

Ayat di atas menjelaskan tentang unta yang menjadi kendaraan dan sanggup memikul barang-barang ke suatu negeri ketika manusia tidak sanggup dan sudah membuat payah diri, sesungguhnya Allah SWT menciptakan unta itu untuk manusia manfaatkan. Begitupun pada kendaraan untuk transportasi yang diciptakan untuk dapat dimanfaatkan dan mempermudah manusia agar tidak kesulitan. Keberadaan angkutan kota menjadi sangat penting bagi kepentingan masyarakat yang tidak memiliki kendaraan pribadi atau lelah jika berkendara sendiri.

Perkembangan angkot AL di Kota Malang sekarang yang semakin menurun diakibatkan dengan semakin sepi penumpang yang lebih beralih ke transportasi online karena dirasa lebih dapat memenuhi kebutuhan penumpang. Kebutuhan masyarakat terhadap transportasi memang tidak dapat dipungkiri, karena transportasi memudahkan masyarakat dalam suatu perpindahan baik orang maupun barang dari suatu tempat ke tempat lain. Transportasi yang tersedia seiring berkembangnya zaman pun beraneka ragam, konsumen tentu akan memilih transportasi sesuai dengan kebutuhan mereka.

Angkutan kota Malang disediakan oleh pemerintah daerah untuk dapat memberikan manfaat dengan dapat terpenuhinya kebutuhan masyarakat akan transportasi di Kota Malang dengan pelayanan-pelayanan yang telah di

⁷⁰ Qura'an Surat An-Nahl Ayat 7.

atur oleh pemerintah daerah agar memberikan kepuasan penumpang yang menggunakan jasa ini.

Manfaat tersebut dalam Islam dapat disebut dengan *maslahat*. Dimana suatu keadaan dari segi fungsi sesuai untuk peruntukannya, yaitu fungsi angkutan kota diperuntukkan untuk pelayanan jasa transportasi penumpang seperti angkot AL yang beroperasi untuk mengangkut penumpang sesuai dengan trayek tersebut. Namun keadaan dimana sekarang angkot AL banyak yang tidak beroperasi karena tidak adanya penumpang, dapat dikatakan penumpang sendiri lebih mendapat manfaat untuk memenuhi kebutuhan dengan transportasi lain.

Kebutuhan sendiri menurut Amir Syarifudin, membaginya menjadi tiga tingkat yang secara berurutan peringkat kebutuhan itu adalah primer, sekunder, dan tersier.⁷¹ Kebutuhan adanya transportasi sendiri jika dilihat dari tingkatan kebutuhan tersebut, maka termasuk di dalam kebutuhan sekunder/*hajiyat*, karena transportasi dibutuhkan bagi kehidupan manusia tapi tidak sampai pada tingkat kebutuhan primer/*dharuri*, maksudnya tidak sampai pada tingkat akan merusak keagamaan dan kehidupan manusia jika tidak terpenuhi, tetapi dibutuhkan untuk memberikan kemudahan dan menghilangkan kesulitan bagi kehidupan manusia.

Hal di atas jika ditinjau dari ada dan tidaknya perubahan pada *al-maslahah*, maka termasuk *al-maslahah* yang mengalami perubahan seiring dengan perubahan waktu, lingkungan, serta orang-orang yang menjalankan.

⁷¹ Syarifudin, *Ushul Fiqh jilid 2*, 222.

Jika ditinjau dari cakupan *al-masalahah*, termasuk dalam *al-masalahah* yang berkaitan dengan mayoritas orang tetapi tidak bagi semua orang. Mayoritas disini berkaitan dengan penerapan SPM untuk penumpang angkot AL, jika dilihat dulu saat ramainya angkot AL dengan penumpang maka lebih banyak kebutuhan penumpang terhadap angkot ini, namun tidak semua penumpang yang merasa sudah mendapat masalah pada angkot AL, misalnya terhadap sistem penumpang penuh baru berangkat yang diterapkan angkot ini terkadang tidak sesuai dengan keadaan penumpang yang terburu-buru.

Abdul Wahhab Khallaf dalam bukunya yang berjudul Ilmu Ushul Fiqih mendefinisikan arti *masalahah* dengan mendatangkan keuntungan, menolak mudharat dan menghilangkan kesulitan. Kemaslahatan akan terus muncul sesuai dengan perkembangan situasi dan kondisi serta lingkungan. Sesuatu yang ada terkadang mendatangkan kemaslahatan sekarang namun berbeda pada masa yang akan datang.⁷²

Standar Pelayanan Minimal angkot AL kota Malang yang ditujukan untuk penumpang telah memberikan kemaslahatan di masa berjayanya angkot AL dengan banyak diminati dan sangat dibutuhkan oleh banyak masyarakat yang bepergian dalam jalur angkot ini, namun di masa sekarang SPM angkot tersebut tidak begitu diminati karena beberapa hal dan pelayanannya dan kurang mendukung kebutuhan penumpang angkot AL. Banyak penumpang yang bepergian dengan menginginkan jalur tercepat, serta pelayanan yang baik dari pengemudi. Hal itu dirasa belum di dapatkan di angkot AL terutama

⁷² Khallaf, *Ilmu Ushul Fiqih*, 139.

sistem pemberangkatan yang menunggu penumpang penuh, tempat tujuan penumpang yang harus melalui beberapa trayek dan pelayanan beberapa sopir yang kurang ramah.

Kinerja operasional dengan indikator persentase armada yang beroperasi di lapangan kurang dari 90% membuktikan turunnya kinerja angkot AL. Menurunnya kinerja angkot AL yang menjadi salah satu poin dalam SPM angkutan orang menunjukkan bahwa banyak angkot AL yang tidak beroperasi dan tidak berfungsi sesuai fungsinya maka kurang memberikan masalahat.



BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan penelitian lapangan terkait implementasi Standar pelayanan minimal angkutan orang di Dinas Perhubungan Kota Malang tinjauan pasal 141 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2009 dan *masalah mursalah* maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Penerapan SPM pada angkot AL belum sepenuhnya berjalan. Berdasarkan pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yang lebih diperinci dalam Peraturan Menteri Nomor 98 Tahun 2013, Dinas Perhubungan kota Malang sudah melaksanakan ketentuan SPM yang ada namun ada beberapa ketentuan yang sudah dilaksanakan tetapi tidak berjalan seperti seragam, stiker tanggap darurat, stiker tarif. Diantara yang paling banyak dilaksanakan dan dilakukan monitoring lebih terfokus pada hal-hal yang melekat serta mendukung kendaraan laik jalan seperti ban, kaca film, rem, wipper dan hal lain yang melekat pada armada. Selain itu juga pada pembeda antara kendaraan umum dan kendaraan pribadi, seperti warna yang

ditentukan khusus untuk angkot AL, tulisan “angkutan kota”, tulisan trayek yang dilayani.

Angkot yang tidak sesuai dengan ketentuan SPM maka tidak lolos untuk melaksanakan uji kir. Saat dilakukan operasi oleh Dinas Perhubungan kota Malang jika tidak sesuai dengan ketentuan maka akan dikenakan denda hingga sanksi administratif pencabutan izin, namun selama ini belum pernah ada angkot AL yang terkena sanksi hingga pencabutan izin.

Pelaksanaan SPM angkot AL selain pada peraturan tertulis, juga melihat pada kebutuhan yang ada di lapangan. Misalnya dalam perencanaan pengadaan tempat sampah dan P3K yang ditentukan untuk kendaraan mobil bus dalam SPM namun dirasa dibutuhkan pula pada angkot AL, P3K yang dulu pernah ada dan saat ini mulai diadakan kembali dan mendapat respon yang baik dari para sopir angkot AL.

2. Standar Pelayanan Minimal menjadi pendukung dalam pengoperasian angkot AL yang termasuk dalam konsep masalah pemenuhan kebutuhan *hajiyyat/sekunder* sudah sesuai dalam penerapan yang memberikan manfaat atau kemaslahatan yang memberikan kemudahan dan tidak mendatangkan kesulitan pada penumpang angkot AL. Seiring berjalannya situasi dan kondisi serta perkembangan zaman, SPM angkot AL dirasa ada beberapa hal yang kurang mendukung dalam pemenuhan kebutuhan penumpang angkot AL dan menjadikan penumpang angkot AL belum mendapat kemaslahatan dibanding transportasi lain, misalnya pemberangkatan yang

lama, tempat yang menjadi tujuan harus melalui trayek yang panjang, serta pelayanan beberapa pengemudi yang kurang baik.

Angkot AL yang beroperasi kurang dari 90% dari jumlah armada menunjukkan semakin menurunnya kinerja angkot AL, sehingga banyak angkot AL yang tidak beroperasi dan tidak sesuai dengan fungsinya serta tidak mendatangkan kemaslahatan. Banyak penumpang angkot AL yang meninggalkan angkot ini karena tidak sesuai dengan kebutuhan. Maka jika dilihat dari segi kemaslahatan, kinerja angkot AL seiring perkembangan transportasi kurang memenuhi kebutuhan penumpang sehingga kurang memberikan masalah.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas yang di dapat dari penelitian yang dilakukan peneliti, perlu disarankan hal-hal sebagai berikut.

1. Dinas Perhubungan kota Malang dalam pelaksanaan SPM angkot AL selain berfokus pada kendaraan untuk laik jalan, juga pada penyegaran kompetensi sopir yang meliputi pemberian pengetahuan terhadap sopir angkot AL dalam memberikan pelayanan yang baik serta ramah terhadap penumpang. Sanksi yang telah dibuat agar dapat dijalankan sesuai dengan ketentuan sehingga pelaksanaan SPM dapat berjalan dengan maksimal.
2. Sopir angkot AL untuk dapat menjalankan prosedur yang mendukung terlaksananya SPM angkutan orang, dan memelihara serta mematuhi hal-hal yang mendukung tercapainya SPM seperti sikap ramah, stiker tarif dan seragam.

DAFTAR PUSTAKA

AL-QUR'AN

BUKU

- Adji, Sution Usman, Djoko Prakoso, dan Hari Pramono. Hukum Pengangkutan Di Indonesia. Jakarta: PT Rinka Cipta, 1991.
- Amiruddin, dan H. Zainal Asikin. Pengantar Metode Penelitian Hukum. Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2004.
- Arista, Panji Windu. "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang." Universitas Airlangga, 2018.
- Dewata, Mukti Fajar Nur, dan Yulianto Achmad. Dualisme Penelitian Hukum Normatif Dan Empiris. Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.
- Effendi, H. Satria, dan M. Zein. Ushul Fiqh. Kencana, 2005.
- Emzir. *Metode Penelitian Kualitatif Analisis Data*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2010.
- H. Abd. Rahman Dahlan. Ushul Fiqh. Jakarta: Amzah, 2010.
- Khallaf, Abdul Wahhab. Ilmu Ushul Fiqih. Semarang: PT Karya Toha Putra Semarang, 2014.
- Khallaf, Syekh Andul Wahab. Ilmu Ushul Fikih. Jakarta: PT Rineka Cipta, 1999.
- Lukman Santoso. Pengantar Ilmu Hukum. Malang: Setara Press, 2016.
- Moleong, Lexy J. Metodologi Penelitian Kualitatif. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2012.
- Muhammad, Abdulkadir. Hukum Pengangkutan Niaga,. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1998.
- Rizaldi, Wynd, Muhammad Rifni, dan dkk. Manajemen Multimoda Transportation Dan Freight Forwarder. Bogor: In Media, 2014.
- Salim, dan Erlies Septiana Nurbani. Penerapan Teori Hukum Pada Penelitian Tesis Dan Disertasi. Jakarta: Rajawali Pers, 2013.

Sani, Zulfiar. *Transportasi (Suatu Pengantar)*. Jakarta: Universitas Indonesia Press, 2010.

Soejono, dan H. Abdurrahman. *Metode Penelitian Suatu Pemikiran dan Penerapan*. Jakarta: Rineka Cipta, 1999.

Syarifudin, Amir. *Ushul Fiqh jilid 2*. Jakarta: Kencana, 2008.

Tjakranegara, Soegijatna. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: PT Rineka Cipta, 1995.

Waluyo, Bambang. *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002.

JURNAL

Arista, Panji Windu. "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 27 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan di Kota Tangerang." Universitas Airlangga, 2018.

Bakhtiar, Anang. "Evaluasi Kinerja Angkutan Umum Kota Malang" 2, no. 2 (2018).

Basuki, Imam. "Manfaat Standarisasi Kinerja Angkutan Perkotaan" 8, no. 1 (2008).

Buamona, Muhammad Syaiful, James Timboeleng, dan Hendriek Karongkong. "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate" 4, no. 3 (2017).

Damargita, Aditia, Ismu Rini Dwi Ari, dan Imma Widyawati Agustin. "Revitalisasi Pelayanan Angkutan Kota Malang Berdasarkan Persepsi Stakeholder (Studi Kasus : Trayek LDG)" 4, no. 3 (2015).

Oktria, Rizki. "Penerapan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan Dalam Uji Kelaikan Angkutan Oleh Dinas Perhubungan Kota Bandar Lampung." Universitas Lampung, 2013.

Wahyudin. "Analisis Standar Pelayanan Minimum Angkutan Orang Dengan Kereta Api Di Stasiun (Studi Kasus: Stasiun Kutoarjo)." Universitas Gadjah Mada, 2013.

PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Nomor 74 tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2018 tentang Standar Pelayanan Minimal.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Peraturan Menteri nomor 29 tahun 2015 tentang perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Keputusan Menteri Nomor 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Di Jalan Dengan Kendaraan Umum.

Peraturan Walikota Nomor 6 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Walikota Malang Nomor 24 Tahun 2013 Tentang Tarif Angkutan.

Peraturan Walikota Malang Nomor 34 tahun 2016 tentang Kedudukan, Susunan Organisasi, Tugas dan Fungsi serta Tata Kerja Dinas Perhubungan.

INTERNET

“Jalur Angkutan Kota Malang.” Dinas Perhubungan Kota Malang (blog). Diakses 25 Maret 2019. <https://dishub.Malangkota.go.id/transportasi/jalur-angkutan-kota-Malang-2/>.

“Profil Dinas Perhubungan Kota Malang.” Dinas Perhubungan Kota Malang (blog). Diakses 25 Maret 2019. <https://dishub.Malangkota.go.id/profil/profil-dinas-perhubungan-kota-Malang/>.

“Seksi Pelayanan Angkutan Dalam Trayek.” Dinas Perhubungan Kota Malang (blog). Diakses 27 Maret 2019. <https://dishub.Malangkota.go.id/bidang/bidang-angkutan/kasi-angkutan-orang-dalam-trayek/>.

“Struktur Organisasi.” Dinas Perhubungan Kota Malang (blog). Diakses 27 Maret 2019. <https://dishub.Malangkota.go.id/profil/struktur-organisasi/>.

“Tahun 2018 Angkot Wajib Ber-AC, Tempat Duduk Diminta Menghadap Depan - Poskota News.” Diakses 8 April 2019. <http://poskotanews.com/2017/12/06/tahun-2018-angkot-wajib-ber-ac-tempat-duduk-diminta-menghadap-depan/>.

“Februari 2018, Seluruh Angkutan Umum Wajib Ber-AC.” Diakses 15 April 2019 <https://otomotif.kompas.com/read/2017/11/30/070200215/februari-2018-seluruh-angkutan-umum-wajib-ber-ac>.

“Visi Misi.” Dinas Perhubungan Kota Malang (blog). Diakses 25 Maret 2019. <https://dishub.Malangkota.go.id/visi-misi/>.

News, Top, Terkini, Budaya & Pariwisata, Ekonomi, Hukum, Olahraga, Info Haji, dkk. “Dishub Malang: Angkot Harus Miliki Badan Hukum - ANTARA News Jawa Timur.” Antara News. Diakses 28 Maret 2019. <https://jatim.antaranews.com/berita/154956/dishub-Malang-angkot-harus-miliki-badan-hukum>.

WAWANCARA

Wawancara kepada Bapak Denny Kurniawan (Pengawas Seksi Pelayanan Angkutan Dalam Trayek Dinas Perhubungan Kota Malang), 28 Februari 2019. Pukul 10.00.

Wawancara kepada Bapak Imam (Sopir angkot AL), 21 Maret 2019. Pukul 09.30..

Wawancara kepada Bapak Kosim (Sopir angkot AL), 21 Maret 2019. Pukul 09.40.

Wawancara kepada Bapak Sugik (Sopir angkot AL), 21 Maret 2019. Pukul 10.00.

Wawancara kepada Bapak Slamet (Sopir angkot AL), 21 Maret 2019. Pukul 10.10.

Wawancara kepada Bapak Andi (Sopir angkot AL), 21 Maret 2019. Pukul 10.20.

LAMPIRAN

Gambar 1



Wawancara Dengan Bapak Denny Kurniawan (Bagian Pengawas Seksi Pelayanan Angkutan Dalam Trayek Kota Malang)

Gambar 2



Wawancara Dengan Bapak Slamet (Sopir Angkot AL Kota Malang)

Gambar 3



Wawancara Dengan Bapak Imam, Bapak Kosim Dan Bapak Sugik (Sopir Angkot AL Kota Malang)

Gambar 4



Wawancara Dengan Bapak Andi (Sopir Angkot AL Kota Malang)

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Eka Rahmawati

Alamat : Ds. Tejowangi, Dsn. Kemirahan. Kec. Purwosari,
Kab. Pasuruan

Tempat dan Tanggal Lahir : Pasuruan, 16 Desember 1996

Alamat E-mail : ekarachmawati20@gmail.com

Nomor Telp : 085755160325

Pendidikan :

- TK : TK Miftahul Huda Tejowangi
- SD : MI Miftahul Huda Tejowangi
- SLTP : SMP Negeri 1 Purwosari
- SLTA : SMK Negeri 1 Purwosari
- Perguruan Tinggi : Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.