

**KESADARAN HUKUM SOPIR BUS BAGONG TERHADAP PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 29 TAHUN 2015 TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL PERPEKTIF MAQASID SYARI'AH
(STUDI DI TERMINAL LANDUNGSARI)**

SKRIPSI

Oleh :

HASNA RAHMAWATI

NIM 210202110117



PRODI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2025

**KESADARAN HUKUM SOPIR BUS BAGONG TERHADAP PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 29 TAHUN 2015 TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL PERPEKTIF MAQASID SYARI'AH
(STUDI DI TERMINAL LANDUNGSARI)**

SKRIPSI

Oleh :

HASNA RAHMAWATI

NIM 210202110117



PRODI HUKUM EKONOMI SYARIAH

FAKULTAS SYARIAH

UNIVERSITAS ISLAM NEGERI MAULANA MALIK IBRAHIM

MALANG

2025

PERNYATAAN KEASLIAN

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Demi Allah,

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

**KESADARAN HUKUM SOPIR BUS BAGONG TERHADAP PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 29 TAHUN 2015 TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL PERPEKTIF MAQASID SYARI'AH
(STUDI DI TERMINAL LANDUNGSARI)**

Benar-benar merupakan skripsi yang disusun sendiri berdasarkan kaidah penulisan karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan. Jika dikemudian hari laporan penelitian skripsi ini merupakan hasil plagiasi karya orang lain baik sebagian maupun keseluruhan, maka skripsi sebagai prasyarat mendapat predikat gelar sarjana dinyatakan batal demi hukum.

Malang, 25 Februari 2025

The image shows a 1000 Rupiah adhesive stamp from the Indonesian Post Office. The stamp features the Garuda Pancasila emblem and the text 'SPESIAL BILU RUPIAH 1000' and 'METERAL TEMPEL'. A handwritten signature in black ink is written over the stamp. Below the stamp, the name 'Hasna Rahmawati' is printed.

Hasna Rahmawati

NIM. 210202110117

HALAMAN PERSETUJUAN

HALAMAN PERSETUJUAN

Setelah membaca dan mengoreksi skripsi saudara Hasna Rahmawati NIM:
210202110117 Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah
Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang dengan judul :

**KESADARAN HUKUM SOPIR BUS BAGONG TERHADAP PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 29 TAHUN 2015 TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL PERPEKTIF MAQASID SYARI'AH
(STUDI DI TERMINAL LANDUNGSARI)**

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

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Hukum Ekonomi Syariah



Dr. Fakhruddin, M.Hl.

NIP. 197408192000031002

Malang, 25 Februari 2025

Dosen Pembimbing



Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.

NIP. 198212252015031002

HALAMAN PENGESAHAN

HALAMAN PENGESAHAN

Dewan Penguji Skripsi saudara Hasna Rahmawati NIM 210202110117
Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik
Ibrahim Malang, dengan judul :

**KESADARAN HUKUM SOPIR BUS BAGONG TERHADAP PERATURAN
MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR 29 TAHUN 2015 TENTANG
STANDAR PELAYANAN MINIMAL PERPEKTIF MAQASID SYARI'AH
(STUDI DI TERMINAL LANDUNGSARI)**

Telah dinyatakan lulus dalam sidang ujian skripsi yang dilaksanakan pada
tanggal 25 Maret 2025.

Dengan Penguji:

1. DR. H. Faishal Agil
Al munawar, Lc., M.Hum. (.....)
NIP. 198810192019031010 Ketua Penguji
2. Dwi Hidayatul Firdaus, S.HI., M.SI. (.....)
NIP. 198212252015031002 Sekretaris Penguji
3. Dr. Suwandi, M.H. (.....)
NIP. 196104152000031001 Penguji Utama

Malang, 10 April 2025

Dekan Fakultas Syariah


Prof. Dr. Sudirman, MA., CAHRM.

NIP. 197708222005011003

BUKTI KONSULTASI

BUKTI KONSULTASI

Nama : Hasna Rahmawati
NIM : 210202110117
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah
Dosen Pembimbing : Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.
Judul Skripsi : Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap
Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015
Tentang Standar Pelayanan Minimal Perpektif Maqasid
Syari'ah (Studi di Terminal Landungsari)

No.	Hari/Tanggal	Materi Konsultasi	Paraf
1.	Rabu, 18 September 2024	Revisi judul dan latar belakang	↓
2.	Senin, 23 September 2024	Revisi kerangka teori	↓
3.	Senin, 30 September 2024	Revisi penelitian terdahulu	↓
4.	Selasa, 8 Oktober 2024	ACC proposal.	↓
5.	Senin, 9 Desember 2024	Revisi Metode Penelitian	↓
6.	Selasa, 24 Desember 2024	Revisi bab 4 : Rumusan Masalah 1	↓
7.	Selasa, 3 Januari 2025	Revisi bab 4 : Rumusan Masalah 2	↓
8.	Jumat, 7 Januari 2025	Revisi bab 4	↓
9.	Selasa, 10 Januari 2025	ACC bab 4	↓
10.	Selasa, 18 Februari 2025	ACC abstrak dan bab 1-5	↓

Malang, 25 Februari 2025

Mengetahui,

Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah



Dr. Fakhruddin, M.HI.

NIP. 197408192000031002

HALAMAN MOTTO

“Manusia hanya diperintahkan berusaha sedangkan yang menentukan dan yang menilai hanya Allah bukan orang lain”

“Seseorang yang menghina atau mencela proses orang lain maka sama saja menghina takdir yang sudah Allah tentukan. Jadi jika ada orang yang merasa ragu terhadap proses diri sendiri sama saja tidak percaya takdir yang sudah dibuat oleh Allah ”

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillahirabbil'alamin, puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah memberikan rahmat, kesehatan, dan kesempatan kepada penulis sehingga penelitian dengan judul: “Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomer 29 Tahun 2015 Prepektif Maqasid Syari’ah (Studi di Terminal Landungsari)” dapat penulis selesaikan dengan baik. Shalawat dan salam kita haturkan kepada baginda Rasulullah Muhammad SAW yang telah memberikan uswatun hasanah kepada kita dalam menjalani kehidupan ini secara syar’i. Dengan mengikuti beliau, semoga kita tergolong orang-orang yang beriman dan mendapatkan syafaatnya di hari akhir kiamat. Amin.

Dengan segala pengajaran, bimbingan/ pengarahan, serta bantuan layanan yang telah diberikan, maka dengan segala kerendahan hati penulis menyampaikan ucapan terima kasih yang tiada taranya kepada:

1. Bapak Prof. Dr. M. Zainuddin, MA, selaku Rektor Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
2. Bapak Prof. Dr. Sudirman, MA., CAHRM., selaku Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
3. Bapak Dr. Fakhruddin, M.HI., selaku Ketua Program Studi Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang.
4. Ibu Hersila Astari Pitaloka, M.Pd., 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.
5. Bapak Dwi Hidayatul Firdaus, M.SI., selaku dosen pembimbing penulis yang telah mencurahkan waktu untuk memberikan pengarahan dan motivasi dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.
 6. Seluruh Dewan Penguji, yang telah memberikan kritik yang membangun serta memberikan pengarahan dalam menyempurnakan kekurangan yang ada pada penelitian ini.
 7. Segenap dosen Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang yang telah memberikan pembelajaran kepada kami semua. Dengan niat yang ikhlas, semoga amal mereka semua menjadi bagian dari ibadah untuk mendapatkan ridha Allah SWT.
 8. Segenap karyawan dan staf fakultas syari'ah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang, penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar besarnya di dalam membantu proses penulisan skripsi ini.
 9. Ucapan terimakasih yang amat terdalam kepada orang tua penulis yaitu ayah saya bernama bapak Suhartoyo dan Ibu saya Wiwik Poniasih yang senantiasa memberikan seluruh hidupnya demi penulis, yang selalu mengusahakan yang terbaik untuk pendidikan penulis, dan selalu membimbing serta mengingatkan penulis untuk menjadi seseorang yang tidak mudah menyerah. Semoga dengan gelar S-1 yang diberikan oleh penulis sebagai sarjana kedua di keluarga yang selalu menjadi impian orang tua bahwa anak-anak beliau dapat meneruskan mimpinya, bisa sedikit membanggakan walaupun tidak akan sebesar

kebahagian yang diberikan ayah dan ibu kepada penulis. Semoga Ayah dan Ibu senantiasa diberikan kesehatan dan senantiasa menemani penulis selama perjalanan berproses mewujudkan Impian hingga akhir titik darah penghabisan.

10. Ucapan terima kasih yang tulus penulis kepada kakak dan adik penulis, Jihan Aribah Rahma dan Muhammad Ilyas Arsyad Ramadhan, yang selalu memberikan dukungan dan semangat tanpa henti selama masa perkuliahan. Terlebih, kehadiran adik penulis menjadi sumber hiburan dan pelipur lara saat penulis menghadapi masa-masa sulit. Dengan segala keterbatasan fisik yang dimiliki adik penulis, justru menjadi inspirasi yang memotivasi penulis untuk terus bersemangat dalam menjaga dan kelak dapat memberikan pendidikan yang terbaik kepada adik penulis, sebagaimana yang layak diterima oleh setiap anak tanpa memandang kondisi adik penulis
11. Kepala UPT LLAJ Kota Malang, Pegawai bagian pengawas Terminal Landungsari, Pegawai bagian operasional terminal Landungsari, dan semua pegawai UPT LLAJ Terminal Landungsari serta para sopir dan kru bus yang bersangkutan. seluruh narasumber yang bersedia menjadi objek penelitian dan wawancara penulis semoga semua di berikan kesehatan serta kelancaran untuk kedepannya.
12. Seseorang yang masa awal perkuliahan bersama penulis hingga sekarang, terimakasih telah selalu mengajak penulis untuk bersama - sama berproses yang senantiasa saling mengingatkan dan memberikan saran selama mengerjakan ide proposal penelitian hingga akhir skripsi, Semoga kelak tetap

dipertemukan di masa datang ketika sama-sama sudah meraih tujuan masing-masing.

13. Teman-teman “Idaman Mama Mertua” dan Diva yang telah kebersamai dari awal masa perkuliahan hingga akhir masa perkuliahan dengan penulis, semoga teman-teman diberikan kelancaran untuk meraih tujuan masing-masing dan dapat dipertemukan kembali suatu saat.
14. Terakhir, saya ingin mengucapkan terima kasih untuk diri saya sendiri yang telah berjuang hingga bisa ke tahap ini, yang selalu berjuang menahan lelahnya belajar demi masa depan yang dicita-citakan, diri saya yang terus berusaha menjadi seseorang yang optimis dari segala cobaan dan rintangan.

Penulis berharap semoga ilmu yang diperoleh selama menjadi mahasiswa Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang ini bisa bermanfaat untuk penulis sendiri dan untuk orang lain. Penulis sadar hanya manusia biasa yang tidak pernah lepas dari kesalahan, maka dari itu jika ada kalimat yang kurang sopan dan menyinggung pembaca, penulis ucapkan maaf yang sebesar-besarnya. Penulis juga sadar bahwa skripsi ini pastinya masih banyak memiliki kekurangan. Oleh karena itu, penulis berharap kritik dan saran dari semua pihak demi upaya perbaikan di waktu yang akan datang.

PEDOMAN TRANSLITERASI

A. Umum

Transliterasi adalah pemindah alihan tulisan Arab ke dalam tulisan Indonesia atau tulisan Latin, bukan terjemahan bahasa Arab ke 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 menjadi rujukan. Penulisan judul buku dalam *footnote* maupun daftar pustaka, tetap menggunakan transliterasi ini.

Banyak pilihan dan ketentuan transliterasi yang dapat digunakan dalam penulisan karya tulis 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 1987 No. 158/1987 dan 0543.b/U/1987, sebagaimana tertera dalam buku Pedoman Transliterasi Bahasa Arab *A Guide Arabic Transliteration*.

B. Konsonan

Daftar huruf bahasa Arab dan transliterasinya ke dalam huruf Latin dapat dilihat pada halaman berikut:

Arab	Indonesia	Arab	Indonesia
ا	`	ط	t
ب	B	ظ	z
ت	T	ع	'
ث	Th	غ	Gh
ج	J	ف	F
ح	h	ق	Q
خ	Kh	ك	K
د	D	ل	L
ذ	Dh	م	M
ر	R	ن	N
ز	Z	و	W
س	S	هـ	H
ش	Sh	أ/ء	'
ص	s	ي	Y
ض	d		

Hamzah (ء) yang terletak di awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apapun. Jika hamzah (ء) terletak di tengah atau di akhir, maka ditulis dengan tanda (').

C. Vokal

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

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ	Fathah	A	A
إ	Kasrah	I	I
أ	Ḍammah	U	U

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harakat dan huruf, transliterasinya berupa gabungan huruf, yaitu:

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
أَي	Fathah dan ya	Ai	A dan I
أَوْ	Fathah dan wau	Iu	A dan U

Contoh: كَيْفَ : Kaifa.

هُوْلَ : Haula.

D. Ta Marbūṭah

Transliterasi untuk ta marbūṭah ada dua, yaitu: ta marbūṭah yang hidup atau mendapat harakat fathah, kasrah, dan ḍammah, transliterasinya adalah (t). Sedangkan ta marbūṭah yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah (h).

Kalau pada kata yang berakhir dengan ta marbūṭah diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al- serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta marbūṭah itu ditransliterasikan dengan ha (h).

Contoh: رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : raudah al-aṭfāl.

الْمَدِينَةُ الْفَضِيلَةُ : al-madīnah al-fāḍīlah.

الْحِكْمَةُ : al-ḥikmah.

E. Syaddah (Tasydid)

Syaddah atau tasydīd yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda tasydīd (◌̣), dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda syaddah.

Contoh: رَبَّنَا : rabbanā.

نَجَّيْنَا : najjainā.

الْحَقُّ : al-ḥaqq.

الْحَجُّ : al-ḥajj.

نُعَمَّ : nu''ima.

عَدُوُّ : aduwwu'.

Jika huruf ى ber- tasydīd di akhir sebuah kata dan didahului oleh huruf berharakat kasrah (-), maka ia ditransliterasi seperti huruf maddah (ī).

Contoh: عَلِيٌّ : 'Alī (bukan 'Aliyy atau 'Aly).

عَرَبِيٌّ : 'Arabī (bukan 'Arabiyy atau 'Araby).

F. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf ال (alif lam ma'arifah). Dalam pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa, al-, baik ketika ia diikuti oleh huruf syamsiah maupun huruf qamariah. Kata sandang tidak mengikuti bunyi huruf langsung

yang mengikutinya. Kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-).

Contohnya: الشَّمْسُ : al-syamsu (bukan asy-syamsu).

الزَّلْزَلَةُ : al-zalzalah (bukan az-zalzalah).

الْفَلْسَفَةُ : al-falsafah.

الْبِلَادُ : al-bilādu.

G. Hamzah

Aturan transliterasi huruf hamzah menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab ia berupa alif.

Contohnya: تَأْمُرُونَ : ta'murūna.

النَّوْءُ : al-nau'.

سَيِّئٌ : syai'un.

أَمْرٌ : umirtu.

H. Lafz Al-Jalalah (الله)

Kata “Allah” yang didahului partikel seperti huruf jarr dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai muḍāf ilaih (frasa nominal), ditransliterasi tanpa huruf hamzah.

Contoh: دِينُ اللَّهِ : dīnullāh.

Adapun ta marbūṭah di akhir kata yang disandarkan kepada lafz al-jalālah, ditransliterasi dengan huruf (t).

Contoh: هُمْ فِي رَحْمَةِ اللَّهِ : hum fi raḥmatillāh.

I. Huruf Kapital

Walau sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (All Caps), dalam transliterasinya hurufhuruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tempat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. Bila nama diri didahului oleh kata sandang (al-), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (Al-). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang al-, baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK, dan DR).

Contoh: Wa mā Muḥammadun illā rasūl.

Inna awwala baitin wuḍi‘a linnāsi lallaẓī bi Bakkata mubārakan.

Syahru Ramaḍān al-laẓī unzila fih al-Qur’ān.

Naṣīr al-Dīn al-Ṭūs.

Abū Naṣr al-Farābī.

Al-Gazālī.

Al-Munqiz min al-Ḍalāl.

J. Penulisan Kata Arab Yang Lazim Digunakan Dalam Bahasa Indonesia

Kata, istilah atau kalimat Arab yang ditransliterasi adalah kata, istilah atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang sudah lazim dan menjadi bagian dari pembendaharaan bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi di atas. Misalnya kata Alquran (dari al-Qur'ān), sunnah, hadis, khusus dan umum. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh.

Contoh: Fī zilāl al-Qur'ān.

Al-Sunnah qabl al-tadwīn.

Al-'Ibārāt Fī 'Umūm al-Lafz lā bi khuṣūṣ al-sabab.

DAFTAR ISI

COVER	i
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	ii
HALAMAN PERSETUJUAN.....	iii
HALAMAN PENGESAHAN	iv
BUKTI KONSULTASI	v
MOTTO	vi
KATA PENGANTAR.....	vii
PEDOMAN LITERASI.....	xi
DAFTAR ISI.....	xviii
ABSTRAK	xxi
<i>ABSTRACT</i>	xxii
<i>تجربتي</i>	xxiii
BAB I: PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	5
C. Tujuan Penelitian	5
D. Manfaat Penelitian	5
E. Definisi Operasional.....	6
F. Sistematika Penulisan	7

BAB II: TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. Penelitian Terdahulu	9
B. Kerangka Teori.....	25
1. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis	
Jalan.....	25
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015.....	31
3. Kesadaran Hukum	32
4. Maqashid Syari`ah	37
BAB III: METODE PENELITIAN	43
A. Jenis Penelitian	43
B. Pendekatan Penelitian.....	43
C. Lokasi Penelitian	44
D. Jenis dan Sumber Data	45
5. Data Primer	45
6. Data Sekunder	45
7. Bahan Hukum Tersier.....	45
E. Teknik Pengumpulan Data	47
1. Observasi	47
2. Wawancara	48
3. Studi Kepustakaan	48
F. Analisis Data	49
1. Pemeriksaan Data (<i>Editing</i>)	49
2. Klasifikasi Data.....	50

3. Analisis Data	50
4. Kesimpulan (Conclusion)	51
BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN.....	52
A. Gambaran Umum Terminal Landungsari.....	52
B. Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015	55
C. Kesadaran Hukum Sopir Bagong Dalam Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Berdasarkan Maqaasid Syari'ah.....	71
BAB V: PENUTUP.....	79
A. Kesimpulan	79
B. Saran.....	80
DAFTAR PUSTAKA.....	81
LAMPIRAN.....	86
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	89

Abstrak

Hasna Rahmawati. NIM 210202110117. K: Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Perpektif Maqasid Syari'ah (Studi di Terminal Landungsari), Skripsi, Program Studi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim Malang. Pembimbing : Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.

Kata Kunci : Standar pelayanan minimal, angkutan umum berbasis jalan, kenyamanan, keselamatan

Standar Pelayanan Minimal (SPM) untuk Transportasi Umum merupakan seperangkat aturan yang ditentukan oleh pemerintah untuk memastikan bahwa layanan transportasi umum yang disediakan memenuhi standar kualitas yang baik bagi masyarakat, terutama bagi para penumpang angkutan umum. Terdapat enam aspek standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan yang wajib dipenuhi oleh penyedia pelayanan angkutan umum yaitu terdiri dari aspek keselamatan, kenyamanan, keamanan, keterjangkauan, keteraturan, dan kesetaraan, yang dibedakan berdasarkan jenis pelayanan angkutan umum, yaitu angkutan lintas batas negara, angkutan antar kota antarprovinsi, angkutan antar kota dalam provinsi, angkutan perkotaan, dan angkutan pedesaan.

Penelitian yang ditulis penulis merupakan penelitian yuridis empiris, dengan menggunakan pendekatan kualitatif bertujuan untuk memperoleh pemahaman dalam suatu peristiwa yang dijadikan isu hukum penelitian. Selain itu, pendekatan yuridis juga digunakan untuk mengetahui apakah penerapan disuatu peristiwa sudah relavan dengan ketentuan regulasi yang ada. Kemudian dalam menganalisis datanya dilalui dengan tahap pemeriksaan data (editing), klasifikasi data, analisis data, kemudian kesimpulan yang mengandung jawaban yang dibahas oleh penulis.

Berdasarkan penelitian ini menunjukkan masih minimnya kesadaran sopir bus terhadap regulasi standar pelayanan minimal angkutan massal. Masih banyak sopir bus yang belum memahami isi peraturan yang telah ditetapkan, ini dapat dilihat dari pelaksanaan pengoperasionalan bus yang tidak sesuai dengan ketentuan SPM, seperti sopir dan kru bus sering ditemui masih ada yang merokok pada saat mengoperasionalkan bus, selain itu juga kerap dilakukan pemberhentian bus di tepi jalan yang sangat lama ini tak hanya dilakukan untuk mencari penumpang namun juga dijadikan waktu istirahat sopir dan kru yang dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang akibat dari waktu tempuh yang sangat lama. Sedangkan analisis maqasid syariah menurut Imam Al-Ghazali menunjukkan bahwa pelaksanaan pelayanan angkutan umum yang sesuai dapat terwujudnya perlindungan jiwa (hifzh al-nafs). Pelaksanaan tanggung jawab aspek kseselamatan dapat diterapkan dengan berlandaskan nilai-nilai syari'ah.

Abstract

Hasna Rahmawati. NIM 210202110117. Legal Awareness of Bagong Bus Drivers Regarding Regulation of the Minister of Transportation Number 29 of 2015 Maqasid Syari'ah Perspective (Studies at Landungsari Terminal), Thesis, Sharia Economic Law Study Program, Faculty of Sharia, Maulana Malik Ibrahim State Islamic University Malang. Supervisor Dwi Hidayatul Firdaus, M.Si.

Keywords: Minimum service standards, road-based public transportation, comfort, safety

Minimum Service Standards (SPM) for Public Transportation are a set of rules determined by the government to ensure that the public transportation services provided meet good quality standards for the community, especially for public transportation passengers. There are six aspects of minimum service standards for road-based mass transportation that must be fulfilled by public transportation service providers, namely, consisting of aspects of safety, comfort, security, affordability, regularity and equality, which are differentiated based on the type of public transportation service, namely cross-border transportation, inter-city inter-provincial transportation, intra-city transportation. provincial, urban transportation and rural transportation.

The research written by the author is empirical juridical research, using a qualitative approach aimed at gaining an understanding of an event which is used as a legal research issue. Apart from that, a juridical approach is also used to find out whether the application in an event is relevant to existing regulatory provisions. Then, analyzing the data goes through the stages of data checking (editing), data classification, data analysis, then conclusions containing answers discussed by the author.

Based on this study, it shows that bus drivers are still lacking in awareness of the minimum service standards for mass transportation. There are still many bus drivers who do not understand the contents of the regulations that have been set, this can be seen from the implementation of bus operations that are not in accordance with the provisions of the SPM, such as bus drivers and crews are often found smoking while operating the bus, in addition, the bus is often stopped at the side of the road for a very long time, this is not only done to find passengers but also used as a rest time for drivers and crews which can interfere with the comfort and safety of passengers due to the very long travel time. Meanwhile, the analysis of maqasid sharia according to Imam Al-Ghazali shows that the implementation of appropriate public transportation services can realize life protection (hifzh al-nafs). The implementation of the responsibility for the safety aspect can be applied based on sharia values.

تجريد

. الوعي القانوني لسائقي حافلات باغونغ فيما يتعلق ببلانحة NIM 210202110117حسنا رحمواتي. وزير النقل رقم 29 لعام 2015، منظور مقاصد الشريعة (دراسات في محطة لاندونغساري)، أطروحة، برنامج دراسة القانون الاقتصادي للشريعة، كلية الشريعة، جامعة مولانا مالك إبراهيم M.Si..الإسلامية الحكومية مالانج. المشرف دوي هداية الفردوس،

الكلمات المفتاحية: معايير الخدمة الدنيا، النقل العام على الطرق، الراحة، السلامة

لنقل العام هي مجموعة من القواعد التي تحددها الحكومة لضمان (SPM) الحد الأدنى من معايير الخدمة أن خدمات النقل العام المقدم تلبي معايير جيدة للمجتمع ، وخاصة لركاب النقل العام ، هناك ستة جوانب من معايير الخدمات ، والراحة ، والمواصلات ، والتي يجب أن تُحققها ، وهي مخصصة للتقاطع ، وتتابعها الممتلكات ، والتي لا تتناسب معها. النقل ، النقل بين المدن بين المقاطعات ، النقل داخل المدينة. النقل الإقليمي والحضري والنقل الريفي.

البحث الذي كتبه المؤلف هو بحث قانوني تجريبي، يستخدم منهجاً نوعياً يهدف إلى فهم حدث ما ويستخدم كمسألة بحث قانونية. وبصرف النظر عن ذلك، يتم استخدام النهج القانوني أيضاً لمعرفة ما إذا كان الطلب في حدث ما ذا صلة بالأحكام التنظيمية القائمة. ثم يمر تحليل البيانات بمراحل فحص (تحرير) البيانات، وتصنيف البيانات، وتحليل البيانات، ثم الاستنتاجات التي تحتوي على الإجابات التي ناقشها المؤلف.

وبناءً على هذا البحث، يظهر أن سائقي الحافلات لا يزال لديهم الحد الأدنى من الوعي بالحد الأدنى من لوائح معايير الخدمة للنقل الجماعي. لا يزال هناك العديد من سائقي الحافلات الذين لا يفهمون محتويات SPM ، اللوائح التي تم وضعها، ويمكن ملاحظة ذلك من خلال تنفيذ عمليات الحافلات التي لا تمتثل لأحكام على سبيل المثال، غالباً ما يتم العثور على سائقي الحافلات وطاقمها وهم يدخلون أثناء تشغيل الحافلة، وبصرف النظر عن ذلك، غالباً ما تتوقف الحافلات على جانب الطريق وهو طويل جداً، ولا يتم ذلك فقط للبحث عن الركاب ولكن يستخدم أيضاً كوقت راحة للسائق وطاقم الطائرة مما قد يزعج راحة وسلامة الركاب بسبب وقت السفر الطويل جداً. وفي الوقت نفسه، يُظهر تحليل مقاصد الشريعة وفقاً للإمام الغزالي أن تنفيذ خدمات النقل العام المناسبة يمكن أن يوفر حماية النفس. يمكن تنفيذ المسؤوليات المتعلقة بجوانب السلامة على أساس قيم الشريعة الإسلامية.

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi sangat penting di Indonesia karena kondisi geografisnya yang terdiri dari pulau besar dan kecil, serta laut, sungai, dan danau. Indonesia memiliki 13.667 pulau, sehingga dibutuhkan sarana transportasi yang memadai untuk mendukung perkembangan modern dan menghindari keterlambatan dalam kemajuan bangsa.¹ Bus merupakan angkutan massal yang kebanyakan digunakan masyarakat untuk bermobilitas.² Salah satu alasan banyak masyarakat yang masih menggunakan bus karena bus yang bisa diakses kapanpun dan dimanapun tanpa melakukan pembelian tiket atau *booking* terlebih dahulu. Pada umumnya angkutan bus di Indonesia terdiri dari lintas jalur antar kota dalam provinsi dan angkutan antar kota antar provinsi.

Setiap jenis lintas jalur bus memiliki standar pelayanan yang sudah diatur oleh pemerintah. Salah satu kebijakan pemerintah dalam mengatur standar angkutan umum terdapat pada Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan atau sering disebut UULAJ. Pada UULAJ yang mengatur mengenai standar pelayanan minimal angkutan umum terdapat pada Pasal 141 yang dimana menjelaskan bahwa semua

¹ Agus Dendi Rachmatsyah et al., "Penggunaan Pelayanan Sistem Transportasi Umum Bus Berbasis Web," *Teknomatika* 12, no. 01 (2022): 48–58.

² Sofi Wahyu Ningrum, Slamet Muchsin, and Roni Pindahanto Widodo, "Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Dalam Bidang Transportasi Umum Perkotaan (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang Provinsi Jawa Timur)," *Jurnal Respon Publik* 13, no. 2 (2019): 53–61.

perusahaan angkutan umum memiliki kewajiban memenuhi standar pelayanan minimal, seperti keamanan, keselamatan, kenyamanan,³ Kemudian pada ayat (3) menjelaskan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimal diatur di peraturan menteri dibidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Dari diterbitkannya undang-undang diatas, maka yang melatarbelakangi dikeluarkannya peraturan menteri perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.⁴ Kemudian terjadi perubahan dalam peraturan menteri perhubungan No.29 Tahun 2015 tentang perubahan standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek.⁵ Pada peraturan tersebut terjadi perubahan dan juga penambahan beberapa standar pelayanan minimal bus antar kota antar provinsi. Peraturan tersebut mengalami beberapa perubahan di unsur keselamatan dan keamanan.

Di kota Malang, terdapat dua terminal yang digunakan bus untuk tempat pemberhentian dan juga mencari penumpang, yaitu terminal Landungsari dan terminal Arjosari. Bus yang ada diteminal Arjosari terdapat berbagai bus yang bervariasi melayani baik jalur antar kota antar provinsi atau AKAP dan antar kota dalam provinsi atau AKDP. Sedangkan angkutan umum bus yang berada

³ Surur, M., & Boemiya, H. (2023). Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota dan Antarprovinsi di Terminal Purabaya Tahun 2021. *Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir*, 3(1), 18-33.

⁴Akbar, A. F., & Wibisono, R. E. (2023). Optimalisasi Angkutan Bus Kota Surabaya Berdasarkan Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal Menggunakan Metode Important Performance Analysis (IPA), Studi Kasus: Bus Koridor F, Trayek Terminal Purabaya-Jalan. *Rajawali via Jalan Diponegoro. Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 1(2 (Agustus)), 234-248.

⁵ Sugiyanto, S., & Lestari, S. E. (2022). Pelayanan Bus Patas dan Ekonomi Pada Trayek Antar Kota. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(1), 51-61.

di terminal Landungsari hanya melayani bis jalur antar kota dalam provinsi (AKDP) dan hanya melayani angkutan jalur Malang-Jombang, Malang-Kediri, dan yang baru diresmikan pada bulan September lalu yakni jurusan Malang-Ponorogo, sehingga hanya satu bus yang beroperasi dalam satu tujuan yang mana dimonopoli oleh PO Bagong saja menyebabkan konsumen tidak dapat memilih bus yang ingin dinaikki untuk perjalanannya.⁶

Layanan oleh satu bus tanpa ada pilihan bus lain ini tentu standar pelayanannya harus diperhatikan yang sesuai dalam peraturan untuk keamanan dan kenyamanan penumpang. Namun ternyata masih terdapat standar yang belum terpenuhi oleh bus Bagong ini dalam melayani angkutan massal. Masih banyaknya sopir bus yang belum memiliki kesadaran dalam memenuhi kesesuaian standar pelayanan dan juga SOP, seperti pada waktu bus sudah mulai beroperasi mengangkut penumpang, dan berhenti di titik-titik tepi jalan untuk memberhentikan dan mencari penumpang yang sewaktu-waktu. Bahkan pemberhentian oleh sopir bus di tepi jalan ini terkadang sangat lama. Berdasarkan observasi, sopir bus berhenti di tepi jalan yang biasanya sudah menjadi titik pemberhentian untuk mencari penumpang ketika bus dalam kondisi sepi, selain itu dijadikan kesempatan oleh sopir bus untuk istirahat dan makan terlebih dahulu.⁷ Dalam Permenhub No. 29 Tahun 2015 dibagian lampiran keselamatan pengemudi bagian a nomor 2a dijelaskan bahwanya kru bus angkutan umum wajib istirahat dengan durasi waktu 15 menit setelah

⁶ Hasil Pra-research(Malang,23 September 2024)

⁷ Hasil Pra-research (Malang ,31 Mei 2024)

berkendara selama 2 (dua) jam berturut-turut.⁸ Akan tetapi banyaknya fakta Sopir bus Bagong melakukan pemberhentian bus ketika sedang beroperasi, di tepi jalan ini bisa sering terjadi sangat lama yaitu 30 menit yang menyebabkan kurang nyamannya penumpang akibat waktu tempuh yang semakin lama sampai di pemberhentian tujuan. Lamanya pemberhentian bus oleh sopir bus ini menyebabkan tidak pastinya waktu bis sampai pada terminal tujuan akhir. Selain itu aktivitas merokok sopir pada saat pengoperasionalan bus, kurangnya pelaksanaan standar pelayanan minimal oleh sopir bus ini tentu mengganggu penumpang pada aspek kenyamanan dan keselamatan penumpang.

Dari uraian yang dijelaskan diatas, perlu adanya penelitian lebih lanjut ke lapangan mengenai bagaimana kesadaran sopir bus PO Bagong yang berada di terminal Landungsari dalam memenuhi standar layanan minimal yang sudah ditentukan oleh pemerintah. Pada penelitian ini penulis dalam penelitiannya terfokus pada tingkat kesadaran hukum sopir bus terhadap standar pelayanan minimal dan perpektif maqasid syari'ah yang belum ada pada penelitian-penelitian sebelumnya. Sehingga hal ini menarik perhatian penulis untuk meneliti lebih lanjut dengan menulis judul *“Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Standar Pelayanan Minimal Perpektif Maqasid Syari'ah (Studi di Terminal Landungsari).”*

⁸ Indonesia.2015.Peraturan Menteri Perhubungan PM Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.Kementrian Perhubungan

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang permasalahan yang diuraikan di atas oleh peneliti, adapun rumusan masalah yang dapat dianalisis, sebagai berikut :

1. Bagaimana kesadaran hukum sopir bus bagong terhadap peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 tentang standar pelayanan minimal ?
2. Bagaimana kesadaran hukum sopir bus bagong dalam memenuhi standar layanan minimal menurut maqasid syari'ah ?

C. Tujuan Masalah

Berdasarkan rumusan masalah di atas, maka terdapat tujuan masalah yang dapat diambil, yaitu sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui bagaimana kesadaran hukum sopir bus bagong terhadap peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 tentang standar layanan minimal.
2. Untuk mengetahui bagaimana kesadaran hukum sopir bus bagong dalam memenuhi standar layanan minimal menurut maqasid syari'ah.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini merupakan sebagai bukti bahwa terdapat keingintahuan yang lebih mendalam dari penulis terkait kesadaran hukum sopir bus bagong terhadap standar pelayanan minimal yang sudah ditentukan dalam peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek..

Adapun harapan diadakannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara Teoritis

- a. Sebagai perluasan ilmu pengetahuan yang mendalam bagi penulis mengenai pengembangan ilmu hukum pada umumnya.
- b. Sebagai pengetahuan dan informasi bagi masyarakat yang meluas dan juga penulis terkhusus mengenai kesadaran hukum sopir bus bagong terhadap peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 dan menurut maqasid syari'ah.

2. Secara Praktis

- a. Sebagai dasar dan landasan guna penelitian yang lebih lanjut.
- b. Untuk memberikan gambaran yang jelas mengenai kesadaran hukum sopir bus bagong terhadap peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 dan menurut maqasid syari'ah.

E. Definisi Operasional

1. Kesadaran Hukum

Kesadaran hukum merupakan kesadaran diri seseorang tanpa ada tekanan, paksaan, ataupun perintah lain untuk tunduk pada suatu hukum yang sedang berlaku, sehingga dengan berjalannya kesadaran hukum yang baik dalam lingkungan masyarakat tidak perlu lagi menjatuhkan suatu sanksi. Selain itu kesadaran hukum dapat diartikan nilai-nilai yang ada dalam diri seseorang tentang hukum yang sedang berlaku.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 yaitu peraturan yang mengatur tentang standar pelayanan minimal angkutan orang dengan

kendaraan bermotor umum dalam trayek yang merupakan perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013. Peraturan ini bertujuan untuk meningkatkan keselamatan dan kualitas layanan angkutan umum, selain itu juga menetapkan ketentuan mengenai jenis angkutan umum dan pengawasan angkutan.

3. Maqasid Syari'ah

Maqasid syari'ah yaitu tujuan atau maksud dari adanya syariat islam, yang mana berupaya untuk mencapai kebaikan dan menghindari dari sesuatu yang buruk dalam kehidupan manusia. Maqasid syari'ah berfungsi sebagai dasar dalam pengambilan keputusan dan hukum islam yang bertujuan untuk mencapai kesejahteraan seluruh masyarakat.

F. Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan dalam skripsi ini dibagi menjadi lima bagian, diantaranya sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan, Bab pendahuluan ini terdiri dari Latar Belakang Masalah, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, definisi operasional, serta memaparkan rencana atau sistematika pembahasan yang bertujuan untuk memandu proses penulisan.

BAB II Tinjauan Pustaka, Bab ini terdiri dari tinjauan pustaka yang membahas penelitian-penelitian sebelumnya. Tujuan dari bab ini adalah untuk membedakan skripsi ini dari penelitian-penelitian sebelumnya dan menghindari plagiarisme.

Selain itu, bab ini menjelaskan konsep teori yang mendukung penelitian, termasuk dasar hukum dari berbagai sumber seperti Al-Qur'an, hadis, dan peraturan Undang-Undang.

BAB III Metode Penelitian, Bab ini berisi tentang metode penelitian, yang memuat tentang jenis penelitian, pendekatan penelitian, sumber data baik primer maupun sekunder, teknik pengumpulan data, dan teknik analisis data.

BAB IV Hasil Penelitian dan Pembahasan, Bab ini berisi hasil penelitian dan pembahasan mendalam mengenai temuan tersebut. Bab ini memiliki peran sentral dalam skripsi karena memberikan jawaban terhadap rumusan masalah yang diangkat. Bab ini juga memiliki potensi untuk menghasilkan kontribusi baru dalam bidang hukum yang sebelumnya belum diungkapkan.

BAB V Penutup, Bab ini merupakan bab penutup, yang memuat kesimpulan dan saran tentang penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti, serta menjelaskan tentang jawaban dari rumusan

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Penelitian Terdahulu

Dalam melakukan penelitian, maka diperlukan sumber rujukan atau referensi yang masih memiliki relevansi kepada pembahasan yang akan diteliti dari berbagai jurnal penelitian terdahulu baik dari perpustakaan digital. Sebelum dilakukannya penelitian, penulis telah menganalisis dan menelaah dari berbagai literatur yang masih berkaitan dengan judul karya ilmiah ini, berikut diantaranya :

1. Penelitian oleh Maulidah Hasanah dan Febri Yuliani Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Riau. Tahun 2022 dengan judul : *“Kualitas Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Pada Trans Metro Kota Pekanbaru)”* dalam penelitian tersebut terdapat kesamaan menjelaskan kualitas standar pelayanan minimal angkutan umum berbasis jalan terhadap bus yang menggunakan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015, selain itu penelitian ini sama-sama menggunakan metode empiris dengan pendekatan kualitatif.⁹ Sedangkan yang membedakan penelitian ini yakni Lokasi yang dijadikan objek penelitian ini adalah pelayanan publik yaitu halte yang berada di Trans Metro Pekanbaru yang belum mendukung seperti fasilitas kebersihan, fasilitas lampu penerangan,

⁹ Maulida Hasanah and Febri Yuliani, “Kualitas Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Pada Trans Metro Kota Pekanbaru),” *Dewantara : Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora* 1, no. 4 (2022): 58–67, <https://doi.org/10.30640/dewantara.v1i4.367>.

fasilitas kemudahan naik/turun penumpang dan fasilitas informasi keteraturan waktu tunggu dan waktu kedatangan bus, sedangkan yang membedakan yaitu objek yang diteliti oleh penulis yaitu layanan yang diberikan oleh sopir bus PO Bagong yang berada di Terminal Landungsari Kota Malang yang masih belum memenuhi standar pelayanan minimal seperti jam istirahat sopir bus yang masih sewaktu-waktu atau pemberhentian bus yang dalam jangka waktu lama tergantung pada sopir bus sehingga merugikan penumpang. Selain itu yang membedakan adalah jenis angkutan umum Bus Trans Metro adalah angkutan umum perkotaan, sedangkan bus PO Bagong yang berada di Terminal Landungsari semuanya adalah bus jenis angkutan umum antar kota dalam provinsi (AKDP) dan penulis dalam penelitiannya selain berdasarkan dengan peraturan perundang-undangan atau hukum positif juga didasarkan pada maqasid syari'ah.

2. Penelitian oleh Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin, Wachid Hasyim Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Kadiri. Tahun 2023 dengan judul: *“Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”* Dalam penelitian tersebut memiliki kesamaan terkait analisis standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan pada angkutan umum antar kota dalam provinsi (AKDP) juga dalam menganalisis beberapa kali menggunakan Permenhub No.29 Tahun 2015, selain itu

penelitian ini memiliki kesamaan pada metode penelitian yang menggunakan metode empiris yuridis.¹⁰ Sedangkan yang membedakan adalah objek penelitian tersebut jenis bus yang tak hanya jenis angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) melainkan juga bus antar kota antar provinsi (AKAP) yang lokasinya berada di Terminal Gayatri Tulungagung Tipe A yang lebih mengarah bagaimana implementasinya terhadap Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Sedangkan objek penelitian penulis lebih terfokus kepada pelayanan sopir bus kepada penumpang seperti pemberhentian bus di tepi jalan untuk mencari penumpang yang terlalu lama waktunya, dan sikap sopir bus pada saat pengoperasionalan bus yang didasarkan pada Permenhub No.29 Tahun 2015 dan maqasid syari'ah, selain itu terdapat perbedaan Lokasi yaitu berada di Terminal Gayatri di Tulungagung yang termasuk terminal bertipe A yakni yang melayani kendaraan umum untuk antar kota dalam provinsi (AKDP) dan angkutan antar kota antar provinsi (AKAP). Sedangkan Lokasi penelitian penulis berada di Terminal Landungsari yang berada di Malang yang merupakan terminal dengan tipe B berfungsi untuk melayani angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) saja.

3. Penelitian oleh Helmy Boemiya dan Miftahus Suruur Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Trunojoyo. Tahun 2022 dengan judul :

¹⁰ Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin, and Wachid Hasyim, "Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan," *Legal Standing Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2023): 95–112.

”Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021” dalam penelitian tersebut memiliki kesamaan terkait analisis penerapan standar pelayanan minimal angkutan umum dalam trayek yang didalamnya juga menjelaskan berdasarkan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015, selain itu terdapat kesamaan pada metode penelitian yang digunakan yakni yuridis empiris.¹¹ Sedangkan yang membedakan penelitian ini yakni objek penelitian yang terfokus pada sopir Bus PO Sugeng Rahayu yakni termasuk jenis bus angkutan antar kota antar provinsi (AKAP) yang mana sopir dalam PO Bus Rahayu yang berada di Terminal Purabaya Kota Surabaya terdapat pelanggaran bagian a nomor 2a yang menjelaskan bahwanya kru bus angkutan umum wajib istirahat dengan durasi waktu 15 menit setelah berkendara selama 2 (dua) jam berturut-turut. Akan tetapi salah satu fakta yang melibatkan bus sugeng rahayu mengeyampingkan waktu istirahat dikarenakan target waktu sehingga memengaruhi keselamatan penumpang, sedangkan kebalikan permasalahan yang dialami peneliti yakni sopir bus PO Bagong jenis angkutan antar kota dalam provinsi yang berada di Terminal Landungsari Kota Malang melakukan pemberhentian bus sewaktu-waktu dipinggir jalan yang terlalu lama, selain itu yang membedakan

¹¹ Helmy Boemiya and Miftahus Surur, “Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021,” *Jurnal Pamator : Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo* 15, no. 2 (2022): 241–58, <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>.

yaitu dasar hukum yang digunakan penulis tidak hanya hukum positifnya saja tetapi juga berdasarkan maqasid syari'ah.

4. Penelitian oleh Eka Rini Mediarti Mahasiswa Universitas Islam Kalimantan. Tahun 2022, dengan judul: "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Kota Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999*" dalam penelitian pemberian layanan yang sesuai oleh sopir angkutan umum sebagai penanggung jawab dalam mengoperasikan transportasi.¹² Sedangkan yang membedakan yakni sumber hukum yang digunakan pada penelitian tersebut yakni di tekankan pada perlindungan hukum bagi penumpang angkutan massal dalam kota secara umum yang mengacu pada Undang-Undnag Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen sedangkan pada peneliti menekankan pada kesadaran hukum sopir bus AKDP yang berada di Terminal Landungsari dalam memberikan pelayanan sesuai dengan standar pelayanan minimal pada Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 dan didasarkan maqasid syari'ah, selain itu yang membedakan yakni metode yang digunakan penelitian tersebut menggunakan normatif yang mengkaji secara teori sedangkan peneliti menggunakan metode empiris.
5. Penelitian oleh Ariostar, Ahmad Wildan Muttaqin, Adriadi, Andiyan, Shendy Irawan Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Faletehan

¹² Eka Rini Meidiarti, "Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Kota Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomer 8 Tahun 1999," *Journal GEEJ* 7, no. 2 (2020).

Bandung. Tahun 2022, dengan judul; “*Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor I*” dalam penelitian tersebut memiliki kesamaan dalam menganalisis standar pelayanan minimal angkutan massal yang juga berdasarkan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015. Metode penelitiannya yang digunakan sama menggunakan metode empiris dengan pendekatan kualitatif. Sedangkan yang membedakan penelitian tersebut dengan penelitian penulis yakni objek dan lokasi penelitian lebih pada Pemerintah Kota Bandung dalam memperhatikan dan memberikan fasilitas-fasilitas yang tak hanya angkutan perkotaan tetapi juga kelayakan halte yang sesuai dengan standar pelayanan minimal, lokasi Trans Bandung ini berada di Kota Bandung khusus jalur Bus Metro Bandung koridor 1 jurusan Cibeureum-Cibiru.¹³ Sedangkan penelitian penulis objek penelitiannya pada pelayanan yang diberikan oleh sopir bus PO Bagong yang merupakan angkutan umum jenis antar kota dalam provinsi (AKDP), yang mana Lokasi penelitian berada di Terminal Landungsari, Malang khususnya terhadap angkutan massal antar kota dalam provinsi yakni PO Bus Bagong, selain itu penulis tidak hanya menggunakan hukum positif, juga menggunakan *maqasid syari’ah*.

6. Penelitian oleh I Putu Budianayasa dan I Gusti Ngurah Wairocana Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Udayana. Tahun 2019, dengan

¹³ Ariostar Ariostar et al., “Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor 1,” *Jurnal Komposit* 6, no. 1 (2022): 9, <https://doi.org/10.32832/komposit.v6i1.6697>.

judul: “*Efektivitas Standar Pelayanan Angkutan Trans Sarbagita Berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011*” dalam penelitian tersebut memiliki kesamaan dalam menganalisis standar pelayanan angkutan massal, selain itu dalam metode penelitiannya memiliki kesamaan yakni menggunakan metode empiris.¹⁴ Sedangkan yang membedakan yakni objek dan penelitian ini terhadap angkutan trans Sarbagita yang berada di wilayah Bali yang merupakan angkutan massal dalam kota, dan penelitian penulis terhadap angkutan massal antar kota dalam provinsi yang berada di Terminal Landungsari, Malang yang objeknya menekankan pada sopir bus PO Bagong dalam memenuhi standar pelayanan minimal, selain itu yang membedakan yakni peraturan yang digunakan yaitu Peraturan daerah Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011, sedangkan penulis didasarkan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 dan juga berdasarkan maqasid syari’ah.

7. Penelitian oleh Monalisa Bumbungan Dkk, Dosen Fakultas Teknik Universitas Kristen Indonesia Paulus. Tahun 2023, dengan judul: “*Kinerja Angkutan Umum Penumpang Dalam Kota Makale, Tana Toraja*”. Kesamaan pada penelitian ini yakni mengevaluasi kualitas layanan transportasi umum, selain itu memiliki kesamaan menggunakan metode empiris.¹⁵ Sedangkan yang membedakan yakni

¹⁴ | Putu Budianayasa and I Gusti Ngurah Wairocana, “Efektivitas Standar Pelayanan Angkutan Trans Sarbagita Berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011,” *Journal Ilmu Hukum* 6, no. 3 (2018): 1–15.

¹⁵ Paulus Civil et al., “Kinerja Angkutan Umum Penumpang Dalam Kota Makale , Tana Toraja” 5, no. 3 (2023): 445–56.

objek penelitian ini menekankan pada angkutan umum kota Makale, Tana Toraja yang dimana dalam kinerjanya dalam pembobotan atau memuat penumpang masih terdapat ketidaksesuaian, sedangkan penelitian oleh penulis objek yang diteliti adalah sopir angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP) yaitu PO Bagong yang berada di Terminal Landungsari dalam mengimplementasikan standar pelayanan minimal, selain itu yang membedakan adalah penelitian tersebut tidak terdapat dasar hukum namun didasarkan pada proyeksi perhitungan dan survey tempat, sedangkan penelitian penulis menggunakan metode kualitatif yang berdasarkan Permenhub No.29 Tahun 2015 dan maqasid syari'ah.

8. Penelitian oleh I Made Alam Kusumayanan, Putu Hermawati, dan I Ketut Sutapa Mahasiswa Fakultas Teknik Politeknik Negeri Bali. Tahun 2023, dengan judul: "*Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Bus Trans Metro Dewata Koridor I*". Kesamaan pada penelitian ini yakni analisis dari kualitas pelayanan angkutan umum, selain itu penelitian ini memiliki kesamaan menggunakan metode empiris.¹⁶ Sedangkan yang membedakan yaitu objek dan Lokasi penelitian ini berada di Koridor 1 Bus Trans Metro Dewata rute Central Parkir Kuta-Terminal Pesiapan, sedangkan lokasi penelitian penulis berada di Terminal Landungsari, Kota Malang. Selain itu yang membedakan

¹⁶ I Made Alam Kusumayana Dkk, "Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Bus Trans Metro Dewata Koridor 1" 1, no. 3 (2023): 609–17.

adalah penelitian tersebut didasarkan pada survey konstruksi angkutan dan jumlah kuantitatif muatan penumpang tanpa menggunakan analisis ilmu hukum, sedangkan pada penelitian penulis didasarkan pada Permenhub No.27 Tahun 2015 dan *maqasid syari'ah*.

9. Penelitian oleh Truly Andira Salsabilah, Kamran Aksa, dan Rimba Arief Mahasiswa Pascasarjana Fakultas Teknik Universitas Bosowa. Tahun 2022, dengan judul: “*Analisis Pelayanan Transportasi Massal Dalam Memenuhi Perjalanan Masyarakat di Wilayah Mamminasata (Studi Kasus: Teman Bus Trans Mamminasata di Kota Makassar)*” Penelitian ini memiliki kesamaan menganalisis kualitas pelayanan transportasi massal seperti pada instrument keselamatan dan keyamanan, selain itu sama-sama menggunakan metode empiris.¹⁷ Sedangkan yang membedakan penelitian ini yaitu objek penelitian yakni Teman Bus dalam menganalisis standar keselamatan dan kenyamanannya didasarkan pada survey kepuasan masyarakat Makassar atau penumpang Teman Bus, sedangkan penelitian peneliti menekankan pada kesadaran sopir bus dalam memberikan pelayanan yang sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal dalam Permenhub No. 29 Tahun 2015 dan juga *maqasid syari'h*. Selain itu yang membedakan adalah jenis angkutan umum Teman Bus adalah angkutan dalam kota sedangkan bus Bagong jenis angkutan antar kota dalam provinsi yang

¹⁷ Truly Andira Salsabilah S, S Kamran Aksa, and Rimba Arief, “Analisis Pelayanan Transportasi Massal Dalam Memenuhi Perjalanan Masyarakat Di Wilayah Mamminasata (Studi Kasus : Teman Bus Trans Mamminasata Di Kota Makassar),” *Journal of Urban Planning Studies* 2, no. 2 (2022): 163–70, <https://doi.org/10.35965/jups.v2i2.293>.

mana bus Bagong berada di Terminal Landungsari Kota Malang, sedangkan Teman Bus merupakan Bus Trans Mamminasata di Kota Makkasar.

10. Penelitian oleh Audila Syafira Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara. Tahun 2022, dengan judul: “*Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marelan-Amplas (Studi di Dinas Perhubungan di Kota Medan)*” Penelitian ini memiliki kesamaan dalam menganalisis kesesuaian standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan.¹⁸ Sedangkan yang membedakan penelitian ini adalah objek penelitian yaitu Pemerintah Kota Medan dalam memberikan peningkatan fasilitas sumber daya manusia (SDM) agar fungsi Dinas Perhubungan berjalan dengan baik dalam melaksanakan, sedangkan penelitian penulis menekankan objek terhadap sopir bus PO Bagong dalam melaksanakan standar pelayanan minimal sesuai dengan Permenhub No.29 Tahun 2015 dan maqasid syari’ah. Selain itu yang membedakan adalah Lokasi penelitian tersebut berada di Dinas Perhubungan Kota Medan, sedangkan Lokasi penelitian penulis berada di Terminal Landungsari Kota Malang.

¹⁸ Audila Syafira, “Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marelan-Amplas (Studi Di Dinas Perhubungan Di Kota Medan),” *Jimhum* 2, no. 1 (2022): 1–20.

NO	NAMA	JUDUL PENELITIAN	PERSAMAAN	PERBEDAAN
1.	Maulida Hasanah dan Febri Yuliani (Universitas Riau, 2022) (jurnal)	Kualitas Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Pada Trans Metro Kota Pekanbaru)	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan meneliti terkait standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan • Memiliki kesamaan dalam menggunakan metode empiris 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi penelitian Bus Trans Metro Pekanbaru Analisis penelitian menekankan pada standar fasilitas halte di Trans Metro Pekanbaru • Jenis angkutan termasuk angkutan umum dalam kota • Hanya berdasarkan hukum positif .
2.	Afifah Endah Rahayu, Zainal Arifin, Wachid Hasyim (Universitas Islam Kadiri, 2023) (Jurnal)	Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan	<ul style="list-style-type: none"> • memiliki kesamaan terkait analisis standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan • memiliki kesamaan pada metode penelitian yang menggunakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi atau objek penelitian berada di Terminal Tipe A Gayatri Tulungagung • Bus yang berada di Terminal Gayatri tidak hanya bus AKDP melainkan AKAP

			n metode empiris yuridis	<ul style="list-style-type: none"> Hanya didasarkan hukum positif.
3.	Helmy Boemiya dan Miftahus Suruur (Universitas Trunojoyo 2022) (Jurnal)	Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021	<ul style="list-style-type: none"> Memiliki kesamaan terkait standar pelayanan minimal angkutan umum dalam trayek yang didalamnya juga menjelaskan berdasarkan peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 kesamaan pada metode penelitian yang digunakan yakni yuridis empiris 	<ul style="list-style-type: none"> Lokasi atau objek penelitian pada bus jenis AKAP di terminal Purabaya Surabaya. Menganalisis sopir bus sugeng rahayu mengenyampingkan waktu istirahat dikarenakan target waktu. Didasarkan hukum positif saja.
4.	Eka Rini Mediarti (Universitas Islam Kalimantan, 2022) (Jurnal)	Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Kota Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomor 8 Tahun 1999	Memiliki kesamaan terhadap Implementasi pelayanan kenyamanan dan keamanan sesuai dengan standar pelayanan minimal sopir angkutan massal terhadap penumpangnya	<ul style="list-style-type: none"> Sumber hukum yang digunakan mengacu pada Undang-Undang Perlindungan Konsumen Metode penelitian yang digunakan normatif.

5.	Ariostar, Ahmad Wildan Muttaqin, Adriadi, Andiyani, Shendy Irawan (Universitas Faletihan Bandung, 2022) (Jurnal)	Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor I	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan dalam menganalisis standar pelayanan minimal angkutan massal • Metode yang digunakan sama-sama menggunakan metode empiris 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi atau objek penelitian berada di Kota Bandung khusus jalur Bus Metro Bandung koridor 1 jurusan Cibeureum-Cibiru • Angkutan umum Bus Metro Bandung termasuk kedalam angkutan umum dalam kota. • Tak hanya menganalisis standar pelayanan terhadap angkutan umum bus saja tetapi juga standar pelayanan halte. • Menekankan peran Pemerintah Daerah dalam memberikan pelayanan fasilitas angkutan umum dan fasilitas umum.
----	--	--	--	---

				<ul style="list-style-type: none"> • Hanya menggunakan hukum positif.
6.	I Putu Budianayasa dan I Gusti Ngurah Wairocana (Universitas Udayana, 2019) (Jurnal)	Efektivitas Standar Pelayanan Angkutan Trans Sarbagita Berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan menganalisis standar pelayanan angkutan massal • Memiliki kesamaan menggunakan metode empiris 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi atau objek penelitiannya berada di Koridor 1 Bus Trans Metro Dewata rute Central Parkir Kuta – Terminal Pesiapan • Angkutan Trans Sarbagita termasuk angkutan umum dalam kota • Hanya menggunakan hukum positif.
7.	Monalisa Bumbungan, Dkk (Universitas Kristen Indonesia Paulus, 2023) (Jurnal)	Kinerja Angkutan Umum Penumpang Dalam Kota Makale Tana Toraja	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan dalam menganalisis standar pelayanan angkutan massal • Memiliki kesamaan menggunakan metode empiris dalam penelitian 	<ul style="list-style-type: none"> • Objek dan lokasi angkutan umum dalam kota di kota Makale, Tana Toraja, • Tidak menggunakan hukum positif namun didasarkan survey penilaian masyarakat dan kelayakan fasilitas

				angkutan umum.
8.	I Made Alam Kusumayan Putu Hermawati dan I Ketut Sutapa (Politeknik Negeri Bali, 2023) (Jurnal)	Analisis Kinerja Pelayanan Angkutan Umum Bus Trans Metro Dewata Koridor I	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan menganalisis kualitas pelayanan angkutan massal • Memiliki kesamaan penggunaan metode penelitian empiris 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi penelitian berada di Koridor I Bus Trans Metro Dewata rute Central parkir Kuta - terminal Pesiapan • Penelitian berdasarkan survey konstruksi angkutan dan jumlah kuantitatif muatan penumpang tanpa menggunakan analisis ilmu hukum, • Bus yang dianalisis termasuk angkutan umum dalam kota.
9.	Truly Andira Salsabilah, Kamran Aksa, dan Rimba Arief (Universitas Bosowa, 2022) (Jurnal)	Analisis Pelayanan Transportasi Massal Dalam Memenuhi Perjalanan Masyarakat di Wilayah Mamminasata (Studi Kasus : Teman Bus Trans Mamminasata	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan dalam menganalisis standar pelayanan minimal suatu angkutan massal • Memiliki kesamaan menggunakan 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi dan objek penelitian yang meneliti Teman Bus yang berada di Kota Makassar • objek penelitian menekankan pada Teman

		di Kota Makassar	n metode empiris	<p>Bus dalam menganalisis standar keselamatan dan kenyamanannya didasarkan pada survey kepuasan masyarakat Makassar atau penumpang Teman Bus tanpa menggunakan analisis ilmu hukum</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bus yang diteliti termasuk jenis bus angkutan umum dalam kota.
10.	Audila Syafira (Universitas Muhammadiyah Sumatra Utara, 2022) (Jurnal)	Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marelan-Amplas (Studi Di Dinas Perhubungan Di Kota Medan)	<ul style="list-style-type: none"> • Memiliki kesamaan menganalisis kesesuaian standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan • Memiliki kesamaan menggunakan metode penelitian empiris 	<ul style="list-style-type: none"> • Lokasi atau objek penelitian angkutan umum rute Marelan-Amplas di Kota Medan • Menekankan pada Pemerintah Kota Medan dalam memberikan peningkatan fasilitas sumber daya manusia (SDM) agar fungsi Dinas

				Perhubungan berjalan dengan baik dalam melaksanakan pengawasan angkutan umum. <ul style="list-style-type: none"> • Hanya menggunakan hukum positif.
--	--	--	--	--

B. Kerangka Teori

1. Standar Pelayanan Minimal Angkutan Massal Berbasis Jalan

Pelayanan adalah upaya untuk membantu mempersiapkan atau memenuhi kebutuhan orang lain. Pelayanan juga adalah produk-produk tak terlihat yang melibatkan upaya manusia dan penggunaan peralatan untuk memenuhi kebutuhan dalam kehidupan. Salah satu tugas pokok penting pemerintah adalah memberikan layanan publik kepada masyarakat.¹⁹ Pelayanan publik adalah layanan yang diberikan oleh pemerintah, pihak swasta atas nama pemerintah, atau pihak swasta kepada masyarakat, dengan biaya atau tanpa biaya, untuk memenuhi kebutuhan atau kepentingan masyarakat.²⁰ Didalam Undang-Undang

¹⁹ Ariyani Haqie, Nadiah, "INOVASI PELAYANAN PUBLIK SUROBOYO BIS DI KOTA SURABAYA Zulfa Auliana Haqie," *Inovasi Pelayanan Publik* 5 (2020): 23–30.

²⁰ Muhammad Sawir, *Birokrasi Pelayanan Publik (Konsep, Teori, Dan Aplikasi)*, Deepublish Publisher (Sleman: Deepublish Publisher, 2020), http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI.

No.25 Tahun 2009 tentang pelayanan publik, memberikan definisi pelayanan publik, yakni: “Pelayanan publik adalah kegiatan atau rangkaian kegiatan dalam rangka pemenuhan kebutuhan pelayanan sesuai dengan peraturan perundang-undangan bagi setiap warga negara dan penduduk atas barang, jasa, dan pelayanan administratif yang disediakan oleh penyelenggara pelayanan publik”.²¹ Sebagai pihak penyedia layanan, sudah sepatutnya memiliki kewajiban dan bertanggungjawab untuk memberikan layanan yang terbaik dan professional kepada masyarakat. Agar dapat memberikan layanan yang terbaik kepada masyarakat dibutuhkan suatu standar pelayanan dalam memberikan pelayanan kepada publik. “Standar pelayanan publik” dalam Peraturan Menteri Pemberdayaan Aparatur Negara Nomor 15 Tahun 2014 adalah tolak ukur yang mana standar pelayanan berfungsi sebagai pedoman dalam pemberian pelayanan dan sebagai acuan penilaian mutu pelayanan, sebagai kewajiban, dan janji penyelenggaraan kepada masyarakat dalam rangka pemberian pelayanan yang berkualitas, cepat, mudah, terjangkau, dan terukur.²² Dalam hal ini berarti Standar Pelayanan Minimal (SPM) merupakan ketentuan tentang jenis dan mutu pelayanan dasar yang harus diperoleh setiap warga. SPM disusun sebagai alat Pemerintah pusat dan

²¹ Ukrimatul Umam and Adianto Adianto, “Efektivitas Mal Pelayanan Publik (MPP) Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Dalam Pelaksanaan Pelayanan Publik,” *Jurnal Humaniora: Jurnal Ilmu Sosial, Ekonomi Dan Hukum* 4, no. 1 (2020): 160–65, <https://doi.org/10.30601/humaniora.v4i1.600>.

²² Muhammad Fitri Rahmadana Dkk, *Pelayanan Publik* (Medan: Yayasan Kita Menulis, 2020), https://www.academia.edu/download/37946841/20_artikel17.pdf.

Pemerintahan Daerah untuk menjamin akses dan mutu pelayanan dasar secara merata dalam penyelenggaraan urusan wajib negara.

Salah satu layanan publik yang diselenggarakan oleh pemerintah Indonesia adalah pelayanan transportasi umum. Pembangunan transportasi di Indonesia mengikuti sistem transportasi nasional, dengan tujuan mendukung kesejahteraan dan mewujudkan negara yang aman, adil, dan demokratis. Dalam rangka peningkatan penggunaan transportasi umum untuk masyarakat memudahkan dalam bermobilitas ini, diperlukan juga perhatian pelayanan transportasi umum yang nyaman dan aman untuk masyarakat. Salah satu Transportasi Umum yang sering digunakan oleh masyarakat yaitu angkutan bus. Standar Pelayanan Minimum (PPM) untuk bus menetapkan standar keamanan dan kenyamanan yang harus dipenuhi oleh bus pariwisata atau angkutan umum. SPM ini mencakup berbagai aspek, termasuk kondisi fisik bus, kualitas layanan kru bus, dan persyaratan lainnya seperti izin trayek dan uji kelayakan kendaraan bermotor (KIR).²³ Di Indonesia pelayanan angkutan massal mengacu pada Standar Pelayanan Minimal yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Nomor PM 29 Tahun 2015.²⁴ Berdasarkan penelitian, standar pelayanan minimal pada bus juga

²³ Febri Yuliani Maulida Hasanah, "Kualitas Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Pasa Trans Metro Kota Pekanbaru)," *Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora* 1, no. 4 (2022).

²⁴ Heri Kusmanto & Isnaini Jimmi Pinayungan, "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Jalan of the Minister of Transportation Regulation of the Republic of Indonesia on Traffic Safety Standards and Road Transportation," *Jurnal Administrasi Publik* 8, no. 1 (2018).

mencakup dari aspek perilaku dan pelayanan dari kru bus, yang berarti bahwa dalam pelatihan bus tidak hanya diterapkan keterampilan teknis dalam pengoperasian kendaraan bus, melainkan juga dalam perilaku atau sikap yang baik dalam memberikan pelayanan kepada penumpang bus.

Penerapan Standar Pelayanan Minimal pada bus antar kota dalam provinsi di terminal harus memperhatikan bagaimana kru bus dalam menerapkan standar layanan yang sesuai kepada penumpang.²⁵ Kru Bus dalam mengoperasikan layanan angkutan umum harus memiliki keterampilan dibidang teknis dan juga sikap, hal ini karena sesuai dengan Permenhub Nomor. 29 Tahun 2015 pada aspek keselamatan terdapat standar pelayanan yang harus dipenuhi, sebagai berikut²⁶ :

- a. Kondisi fisik pengemudi: Pengemudi atau sopir bus dalam keadaan yang sehat baik itu fisik ataupun mental, yang mana dapat dibuktikan dengan surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam bulan sekali).
- b. Kompetensi Pengemudi: Pengemudi tentu mempunyai pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan. Hal ini

²⁵ Helmy Boemiya and Miftahus Surur, "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021," *Jurnal Pamator : Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo* 15, no. 2 (October 1, 2022): 241–58, <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>.

²⁶Indonesia, Kementerian Perhubungan , Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek Nomor 29.Sekretariat Negara.Jakarta.

pengemudi harus mengikuti pelatihan terhadap kru busnya paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun.

- c. Jam Istirahat pengemudi: didalam standar pelayanan minimal angkutan massal, pengemudi wajib melakukan istirahat paling lama 15 (lima belas) menit setelah mengemudikan bus selama 2 (dua) jam berturut-turut agar pengemudi tetap dalam kondisi prima.

Dari uraian di atas,menjelaskan untuk mengetahui mengenai suatu kualitas standar pelayanan minimal pada angkutan massal berbasis jalan dapat diperhatikan dalam beberapa kategori berikut ini²⁷ :

- a. Kecepatan dan ketepatan waktu pelayanan: Pada kategori ini dilihat dari kepastian waktu pelayanan yang dirasakan oleh penumpang, seperti frekuensi kedatangan penumpang di pemberhentian, durasi, waktu naik dan turun penumpang, serta kepatuhan jadwal kendaraan tiba dan berangkat yang sesuai.
- b. Akurasi pelayanan: Akurasi pelayanan adalah tingkat ketepatan suatu layanan dalam memenuhi standar yang telah ditetapkan, baik dari segi waktu, kualitas, maupun prosedur operasional. Seperti akurasi kelengkapan fasilitas keselamatan bus, pengemudi yang tidak melanggar batas kecepatan yang telah ditentukan, sehingga dapat meningkatkan keselamatan dan keamanan penumpang bus.

²⁷ Nora Soraya Sinabutar, "Implementation of Batu Kuning Baturaja Terminal Based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 40 of 2015 Concerning Service Standards for the Implementation of Road Transportation Passenger Terminals," *Administrative and Environmental Law Review* 1, no. 1 (2020): 53–64, <https://doi.org/10.25041/aclr.v1i1.2084>.

- c. Kesopanan dan keramahan dalam memberikan pelayanan: Kesopanan dan keramahan dalam memberikan pelayanan merujuk pada sikap dan perilaku yang ditunjukkan oleh penyedia layanan kepada pengguna atau penumpang dengan tujuan menciptakan pengalaman yang positif.
- d. Kemudahan mendapatkan pelayanan: yakni mengacu pada seberapa mudah penumpang dalam mengakses atau memanfaatkan layanan didalam angkutan massal, seperti adanya petugas atau kru bus yang selalu siap sedia ketika terdapat penumpang bertanya terkait koridor tujuan mereka.
- e. Atribut pendukung pelayanan : yakni berbagai elemen atau fasilitas yang melengkapi dan meningkatkan kualitas layanan transportasi massal sehingga pengguna dapat merasakan kenyamanan, keamanan, dan efisiensi selama menggunakan angkutan tersebut, seperti alat pemecah kaca, alat pemadam api ringan, fasilitas Kesehatan atau P3K, buku panduan penumpang, dan lain sebagainya.

Dari uraian di atas, dapat dipahami bahwa dalam penerapan standar pelayanan minimal, aspek yang terpenting adalah kepuasan masyarakat atas kesesuaian standar pelayanan yang diatur dalam peraturan perundang-undangan.²⁸ Konsep tersebut digunakan sebagai bentuk

²⁸ Umar Zulkarnain, "Analisis Kebijakan Standar Pelayanan Minimal Untuk Peningkatan Kualitas Layanan Publik Daerah," *Jurnal Analisis Dan Kebijakan Publik* 3, no. 1 (2019): 1–13.

perwujudan kesejahteraan umum dalam mewujudkan negara kesejahteraan sebagaimana dicita-citakan dalam pembukaan UUD 1945 alenia ke-4, yang mana dalam prosesnya seharusnya pemerintah sebagai pelayan dan publik atau masyarakat sebagai warga negara sehingga dasar motivasi yang digunakan yakni pelayanan publik sebagai kepentingan masyarakat.

2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015

Peraturan di Indonesia yang mengatur mengenai standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yakni diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 yang kemudian mengalami perubahan menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015. Perubahan ini dimaksudkan untuk menyesuaikan semakin adanya perkembangan di lapangan, serta mengusahakan lebih meningkatkan kualitas pelayanan dalam angkutan umum. Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 ini juga atas dasar beberapa pertimbangan, yakni sebagai berikut ²⁹:

- a. Sebagaimana dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek, telah mengatur kewajiban perusahaan angkutan umum untuk memenuhi standar

²⁹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek

pelayanan minimal yang terdiri dari aspek keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan.

- b. Peningkatan upaya keselamatan pada angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek, perlu dilakukan penambahan terhadap jenis standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek yang terkait dengan aspek keselamatan.
- c. Berdasarkan pertimbangan diatas, maka ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

3. Kesadaran Hukum

Pada prinsipnya, hukum merupakan aturan yang memuat kewajiban bagi setiap individu untuk patuh dan memberikan sanksi yang tegas bagi individu yang melanggar suatu hukum.³⁰ Suatu implementasi hukum akan berjalan secara optimal di negara manapun jika setiap warga negaranya dapat memahami dan menginterpretasikan hukum yang tepat. Maka untuk terciptanya tujuan hukum yang patuh diperlukan

³⁰ Hasugian, C. R. (2022). Pentingnya Penerapan Kesadaran Hukum dalam Hidup Bermasyarakat. *De Cive: Jurnal Penelitian Pendidikan Pancasila Dan Kewarganegaraan*, 2(9), 328-336.

sikap akan kesadaran hukum. Kepatuhan merupakan aspek didalam kesadaran hukum masyarakat dan merupakan bagian dari budaya hukum. Dalam budaya hukum, dapat dilihat dari perilaku sehari-hari masyarakat yang mencerminkan melaksanakan aturan-aturan yang berlaku saat itu. Jadi kesadaran hukum dapat dipahami juga yaitu kesadaran manusia untuk bertindak sesuai dengan ketentuan hukum.

Soerjono Soekanto memberikan pengertian kesadaran hukum merupakan permasalahan nilai-nilai yang ada dalam diri manusia mengenai hukum yang ada atau hukum yang diharapkan ada.³¹ Hal ini sesuai dengan teori yang sudah dikemukakan oleh Soerjono Soekanto mengenai kesadaran tentang kewajiban melaksanakan hukum dan menerima hukum, maka terdapat empat indikator kesadaran hukum untuk memberikan pemahaman kepada masyarakat bahwa terdapat berbagai macam peraturan hukum yang mengatur segala hal. Indikator-indikator tersebut antara lain³²:

- a. Pengetahuan tentang hukum adalah pemahaman seseorang mengenai perilaku spesifik yang telah diatur oleh hukum tertulis menyangkut yang dilarang dan yang diperbolehkan.

³¹ Soerjono Soekanto. 2002. Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum. Jakarta : Raja Grafindo Persada. Hal 215

³² Muhammad Miftahul Huda, Suwandi Suwandi, and Aunur Rofiq, "Implementasi Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran HAM Berat Paniai Perspektif Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto," *IN RIGHT: Jurnal Agama Dan Hak Azazi Manusia* 11, no. 1 (2022): 115, <https://doi.org/10.14421/inright.v11i1.2591>.

- b. Pemahaman tentang hukum adalah seberapa informasi yang dimiliki oleh seseorang mengenai isi dari suatu aturan, yakni mengenai isi, tujuan, dan manfaat dari peraturan tersebut.
- c. Sikap terhadap hukum adalah kecenderungan untuk menerima atau menolak hukum berdasarkan persepsi atau kesadaran bahwa hukum tersebut bermanfaat bagi kehidupan manusia.
- d. Perilaku hukum merupakan yang melibatkan penerapan aturan hukum dalam masyarakat, serta Tingkat kepatuhan masyarakat terhadap aturan tersebut.

Dari empat indikator tersebut, menurut Soerjono Soekanto indikator yang paling penting adalah pengetahuan seseorang mengenai isi peraturan yang disisi mampu dipengaruhi oleh usia, tingkat studi dan jangka waktu tinggal sehingga disisi lain mempegaruhi juga sikap hukum dan perilkuaan hukum. Sehingga pengetahuan mengenai isi peraturan terjadi karena proses internalnya.³³

Terdapat faktor-faktor suatu tingkat kesadaran hukum yang mempengaruhi di dalam masyarakat antara lain seperti rasa takut pada sanksi, menjaga hubungan yang baik dengan kelompok atau masyarakat, menjaga hubungan baik dengan penguasa, dan sesuai dengan nilai yang dianut. Sedangkan menurut Soerjano Soekanto

³³ Gamal Abdul Nasir, "Kekosongan Hukum & Percepatan Perkembangan Masyarakat," *Jurnal Hukum Replik* 5, no. 2 (2019): 172, <https://doi.org/10.31000/jhr.v5i2.925>.

faktor utama dari kesadaran hukum yaitu pengetahuan mengenai isi aturan yang ada dalam hukum tersebut. Terdapat hubungan antara kesadaran hukum dan faktor pendidikan.³⁴ Dengan tingkat pendidikan yang lebih tinggi, kesadaran hukum cenderung meningkat. Meskipun demikian, tidak semua orang dengan pendidikan rendah tidak memiliki kesadaran hukum. Perbedaan dalam penanganan masalah terlihat ketika masyarakat dengan pendidikan tinggi merespon situasi, hal ini juga mempengaruhi tingkat wawasan seseorang yang mana terusberkesinambungan hingga di era kontemporer.

Adapun pendapat ahli Soedikno Mertokusumo yang tak beda jauh dengan Soejanto Soekanto. Soedikno Mertokusumo memberikan definisi kesadaran hukum berarti kesadaran mengenai apa yang seyogyanya orang lakukan atau yang seyogyanya yang tidak dilakukan masing-masing orang terhadap orang lain. Hal ini berarti secara singkat menurut Soedikno Mertokusumo kesadaran hukum itu kesadaran akan kewajiban hukum pada tiap diri manusia ke manusia lain. Soedikno Mertokusumo juga mengidentifikasikan tahap-tahap kesadaran hukum manusia, diantaranya :

- a. Pengetahuan tentang hukum yaitu masyarakat mengetahui informasi keberadaan suatu aturan hukum yang berlaku.

³⁴ Adistira Meidita Amanda, "Implementasi Kesadaran Hukum Ditinjau Dari Perspektif Masyarakat," *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum* 3, no. 3 (2023): 92–99, <https://doi.org/10.56393/nomos.v3i3.1613>.

- b. Pemahaman terhadap hukum yaitu tidak hanya pengetahuan masyarakat terhadap keberadaan suatu hukum, tetapi juga memahami makna dan tujuan dari suatu isi hukum tersebut.
- c. Penghormatan terhadap hukum yaitu ketika masyarakat sudah mulai menyakini dan menerima bahwa suatu aturan hukum yang ditetapkan merupakan suatu yang benar dan adil, sehingga bukan berdasarkan paksaan atau ancaman.
- d. Kepatuhan terhadap hukum yaitu masyarakat sudah melaksanakan aturan hukum yang ada dalam kehidupan sehari-harinya sehingga sudah menjadi hal kebiasaan.

Berdasarkan empat tahap di atas, merupakan progress yang harus dilalui oleh masyarakat yang mana tidak semua orang dapat melaluinya sehingga menerapkannya menjadi suatu kebiasaan. Tidak berbeda dengan Soejono Soekanto, menurut Soedikno Mertokusumo bahwa tingkatan kesadaran itu juga dipengaruhi dari tingkat pendidikan, pengalaman, dan kondisi lingkungan sekitarnya. Berdasarkan factor-faktor tersebut, pemerintah sebagai pemangku dan pembuat kebijakan harus bertanggung jawab untuk terus meningkatkan kesadaran masyarakatnya seperti dapat dilakukan dengan sosialisasi, pemberian pendidikan hukum, dan juga penegakan hukum yang adil.

4. Maqasid Syariah

Maqasid syariah sudah berkembang dan sudah menjadi keilmuan yang menarik untuk dibahas sejak zaman klasik hingga zaman modern ini. Perhatian akan maqasid syariah zaman sebenarnya sudah ada sejak zaman Rasulullah SAW walaupun belum menyebutkan secara khusus dengan sebutan “*maqasid syariah*”³⁵.

Konsep maqasid syariah mendapat perhatian yang lebih lanjut dikalangan ilmuan-ilmuan klasik. Salah satu tokoh penting Islam yang membahas maqasid syariah ini adalah Imam Al-Ghazali yaitu seorang pemikir yang sudah menuangkan berbagai macam ide dan konsepnya yang dilatar belakangi oleh kondisi sosial, budaya, politik, dan ekonomi pada era itu. Pembahasan *Maqasid as-Syariah* dalam nalar Al-Ghazali dapat ditemukan dalam beberapa karyanya. Al-Ghazali menulis tentang *Maqasid as-Syariah* dengan berbagai terminologi dalam beberapa kitabnya. Beberapa kitab yang membahas *Maqasid Syariah* diantaranya *al-mankhul min Ta’liqat al-Usul, Asas al-Qiyas, Syifa al-Galil fi Bayaini Syabah wa al-Mukhil wa Masalik at-Talil, dan al-Mustasfa min Ilmi al-Usul*.³⁶

³⁵ Muhammad Mustaqim Roslan and Anwar Osman Zainuri, “Teori Hifz Al-Nafs Dalam Maqasid Syariah: Analisis Pendalilan,” *Journal of Muwafaqat* 6, no. 1 (2023): 1–13, <https://doi.org/10.53840/muwafaqat.v6i1.121>.

³⁶ Danu Aris Setiyanto, “Maqasid As-Syariah Dalam Pandangan Al-Gazzali (450-505 H/ 1058-1111 H),” *Ijtihad: Jurnal Hukum Islam Dan Pranata Sosial* 35 (2019): 1–9, <https://doi.org/https://journals.fasya.uinib.org/index.php/ijtihad/issue/view/5>.

Karya kitab Imam Al-Ghazali yang paling berpengaruh dan dianggap menyumbangkan potensial mengenai maqasid syar'ah adalah kitab *Al-Mustasfa min 'ilmi al-usul* yang sampai saat ini kitabnya masih menjadi rujukan untuk karya-karya kontemporer.³⁷ Dalam pembahasannya tersebut diawali dengan mengklasifikasikan masalah berdasar diteri atau tidaknya suatu syara' yang terbagi menjadi tiga jenis yakni masalah al'mu'tabarah (masalah yang dibenarkan syara', masalah mulgah (masalah yang dibatalkan syara'), dan masalah mursalah (tidak dibatalkan syara' atau tidak ada dalil yang membenarkannya ataupun menyalakannya).

Maqasid Syariah menurut perspektif Al-Gazzali diidentifikasi dalam pemabahasan istilah di buku *Al-Mustasfa min 'ilmi al-Usul*. *Maqasid Syariah* menurut Imam Al-Ghazali dalam kitab al-Mustafa yaitu kemaslahatan memelihara syariat atau hukum Islam (*maqsud-as-syar'i*) yang kemudian diturunkan dalam penjagaan agama, jiwa akal, keturunan, dan harta.³⁸

Berikut adalah kutipan terjemahan dari kitab *Al-Mustafa min 'ilmi al-Usul*, kitab karangan Imam Al-Ghazali³⁹ :

³⁷ Khairil Anwar Al Jufri, Mohd Soberi Awang, and Muallimin Mochammad Sahid, "Maqasid Syariah Menurut Imam Al-Ghazali Dan Aplikasinya Dalam Penyusunan Undang-Undang Islam Di Indonesia," *Malaysian Journal of Syariah and Law* 9, no. 2 (2021): 75–87, <https://doi.org/10.33102/mjsl.vol9no2.315>.

³⁸ Musolli Musolli, "Maqasid Syariah: Kajian Teoritis Dan Aplikatif Pada Isu-Isu Kontemporer," *AT-TURAS: Jurnal Studi Keislaman* 5, no. 1 (2018): 60–81, <https://doi.org/10.33650/at-turas.v5i1.324>.

³⁹ Abu Hamid Muhammad bin Muhammad al-Ghazali [Imam Gazali]. *Mustashfa Min Ilmi al-Ushul*. 1997.416-417

“Adapun kemaslahatan, pada hakikatnya berarti mendatangkan kemaslahatan atau menjauhkan keburukan, dan kami tidak mengartikan bahwa mendatangkan kemaslahatan dan menjauhi keburukan adalah tujuan penciptaan, dan kebaikan ciptaan terletak pada tercapainya tujuan tersebut. Namun yang kami maksud dengan bunga adalah menjaga tujuan syariat, dan tujuan syariat terhadap penciptaan ada lima, yaitu menjaga bagi mereka agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta mereka. Segala sesuatu yang mencakup menjaga kelima prinsip ini adalah suatu kemaslahatan, dan segala sesuatu yang mengabaikan prinsip-prinsip ini adalah korupsi”(Al-Gazzali 1997: 416-417)

Berdasarkan terjemahan kitab tersebut, Imam Al-Ghazali menyatakan bahwa segala hal yang dianggap bermanfaat dan sesuai dengan syariat bisa dijadikan sebagai bukti, dan hasilnya adalah qiyas. Misalnya, dalam menentukan bahwa setiap minuman yang membuat mabuk adalah khamar, dan khamar ini dilarang karena untuk menjaga pikiran manusia. Hal ini menjadi bukti adanya manfaat dalam keputusan syariat. Selanjutnya, dia memberikan penjelasan tentang contoh kebaikan yang tidak diterima menurut dalil atau nash. Contohnya terjadi ketika seorang raja berhubungan suami istri di siang hari pada bulan Ramadan. Jika ada yang berpendapat bahwa dia harus terus berpuasa agar merasa jera, dan tidak membebaskan budak karena itu terlalu mudah bagi seorang raja. Pendapat seperti itu, menurut al-Gazali, dianggap sebagai kebaikan yang ditolak dan tidak sah menurut syari'. Kemudian maslahat yang

selanjutnya yakni yang tidak dibatalkan oleh syara' atau tidak ada dalil yang membenarkan atau menyalakannya, Imam Al-Ghazali tidak memberikan contoh yang secara mendetail.

Dalam Kitab *Al-Mustafa min 'ilmi al-Usul* ,Imam al-Ghazali membagi lima perkara utama bagi kemaslahatan manusia, diantaranya dijelaskan sebagai berikut⁴⁰ :

1. Menjaga Agama atau *Hifdz Al-Din* yaitu mematuhi segala yang diperintahkan oleh Allah Swt dan menjauhi segala laranganNya, seperti senantiasa menjalankan ibadah shalat lima waktu dalam sehari.
2. Menjaga Jiwa atau *Hifdz Al-Nafs* yaitu menjaga kehidupan jiwa seperti memenuhi kebutuhan dasar seperti pemenuhan pangan untuk kelangsungan hidup, jika terabaikan dapat mengancam kelangsungan
3. Menjaga Kesehatan akal tau *Hifdz Aqli* yaitu selalu menghindari segala sesuatu yang dapat merusak akal, seperti menjauhi segala minuman yang memabukkan yang mengancam kesehatan akal.
4. Menjaga Keturunan atau *Hifdz Al-Nasl* yaitu menjaga keberlanjutan keturunan dengan menghindari perbuatan zina dengan cara melakukan pernikahan.

⁴⁰ Farrah Wahida Mustafar et al., "Penjagaan Alam Sekitar Menurut Maqasid Syariah Dan Undang-Undang," *Article* 3, no. 1 (2020): 96–112, <https://journal.kuim.edu.my/index.php/JLG/article/viewFile/748/597>.

5. Menjaga Kekayaan atau *Hifdz Al-Mal* yaitu tidak mengambil hak milik orang lain secara tidak sah, dan mempertahankan atau menjaga hak kepemilikan sendiri.

Kelima dari hal yang disebutkan sebelumnya diletakkan oleh Al-Gazzali dalam kategori darurat. Dia memberikan contoh perlindungan agama dengan cara menghukum orang-orang kafir yang menyesatkan dan menghukum mereka yang membuat bid'ah. Dua hal tersebut baginya bisa menghancurkan agama untuk umat. Dia juga memberikan contoh bagaimana menjaga nyawa seseorang, seperti hukum syariat yang mewajibkan qisas, yaitu menghukum dengan cara yang setara dengan kesalahan yang dilakukan. Dia juga menjelaskan tentang hukuman bagi peminum minuman keras, akibat zina, serta hukuman bagi perampok dan pencuri, yang semuanya merupakan bagian dari perlindungan lima hal tadi. Menurutnya, semua hukuman ini bisa menjaga pikiran manusia, melindungi keturunan, dan melindungi harta yang merupakan sumber kehidupan mereka. Sementara itu, Al-Gazzali menjelaskan tingkatan al-hajjiyat melalui contoh tentang perwalian. Ia berpendapat bahwa memberi kuasa kepada wali untuk menikahkan anaknya yang masih kecil tidak selalu dilakukan dalam situasi yang darurat. Namun, ada kebutuhan untuk kemaslahatan dengan cara memberikan kesetaraan agar segala sesuatunya dapat teratur dan kebaikan dapat tercapai dalam kehidupan di masa depan. Sementara itu, untuk jenis yang ketiga menurut Al-Gazzali, ini disebut dengan tingkat

tahsiniyat. Tingkat ini adalah manfaat yang tidak dapat dibandingkan dengan dua tingkat sebelumnya, baik yang berkaitan dengan kebutuhan mendesak (darurat) maupun yang hajiyat. Namun, manfaat di sini digunakan untuk membuat sesuatu lebih baik (li al-tahsin), mempercantik (tazyin), mempermudah (li at-taysir), memperoleh beberapa kespesialan (li almazaid), mendapatkan nilai tambah (li almazaid), dan menjaga sikap yang baik dalam hidup (ahsan al-manahij), terutama yang berhubungan dengan pergaulan sosial sehari-hari atau muamalat.⁴¹

Berdasarkan pemaparan diatas, secara singkat *Maslahat* dalam pandangan Al-Gazzali tidak dapat menjadi hujjah apabila tidak memenuhi dua syarat, yaitu *masalahah* harus sejalan dengan penetapan hukum islam, dan kedudukan *masalahah* tersebut dalam tingkatan darurat atau pada tingkatan dibawahnya (*hajiyah dan tahsiniyat*) yang didukung dengan dalil.

⁴¹ Setiyanto, "Maqasid As-Syariah Dalam Pandangan Al-Gazzali (450-505 H/ 1058-1111 H)."Jurnal Hukum Islam dan Pranata Sosial. No.2 Vol.35 (2019) 1-9, <https://journals.fasya.uinib.org/index.php/ijtihad/issue/view/5>

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris di dalam penelitiannya. Penelitian yuridis merupakan suatu cara penelitian yang mengkombinasikan sudut pandang hukum dengan informasi dan bukti yang didapatkan dari pengamatan atau pengalaman langsung di lapangan.⁴² Dalam penelitian ini, para peneliti tidak hanya bergantung pada dokumen hukum atau peraturan yang sudah ada, tetapi juga mengumpulkan informasi dari bagaimana hukum diterapkan dalam kehidupan masyarakat.

Lapangan pada penelitian ini di Lokasi Terminal Landungsari dengan melaksanakan proses observasi dan wawancara kepada sopir bus PO Bagong, penumpang, dan juga pihak pegawai UPT LLAJ Terminal Landungsari, yang bersifat mendalam atau secara rinci sehingga menjadi sumber utama dan penting dalam pengumpulan data. Dari observasi di lapangan langsung diharapkan dapat memberikan informasi yang menjawab rumusan masalah penelitian ini.

B. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan oleh peneliti dalam penelitian ini adalah menggunakan pendekatan penelitian kualitatif. Pendekatan

⁴² Noor Muhammad Aziz, "Urgensi Penelitian Dan Pengkajian Hukum Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Legal Research and Assessment of Urgency The Establishment of Legislation)," *Jurnal RechtsVinding Media Pembinaan Hukum Nasional* 1, no. 1 (2021): 18–19, <https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal/JURNAL VOLUME 1 E-BOOK 2.pdf>.

kualitatif adalah metode penelitian yang menggunakan data deskriptif dari suatu objek atau pelaku yang diamati yang menekankan pada aspek subjektif yang kemudian dalam bentuk dalam bahasa tertulis ataupun lisan.⁴³

Pendekatan penelitian bertujuan untuk memperoleh pemahaman dalam suatu peristiwa yang dijadikan isu hukum penelitian, sehingga lebih menjabarkan kata-kata daripada penggunaan angka. Dalam pendekatan kualitatif, penulis mengambil data deskriptif dengan mewawancarai pelaku sopir bus yakni terdiri dari 3 sopir bus jurusan Malang-Jombang, 3 sopir bus jurusan Malang-Kediri, dan 3 sopir bus jurusan Malang-Ponorogo. Oleh karena itu penelitian ini memiliki tujuan untuk memperoleh pemahaman terkait kesadaran sopir bus PO Bagong di terminal Landungsari dalam memberikan pelayanan yang sesuai dengan pstandar pelayanan minimal yang telah ditentukan.

C. Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian adalah tempat atau objek yang menjadi sasaran penelitian dan di mana suatu kegiatan penelitian tersebut dilakukan.⁴⁴ Lokasi yang sesuai dengan penelitian yang diambil oleh peneliti pada Terminal Landungsari Desa Landungsari, Kecamatan Dau, Kabupaten Malang, (sopir bus AKDP PO Bagong).

⁴³ Dr Muhammad Ramdhan. *Metode Penelitian* (Surabaya: Cipta Media Nusantara. 2021) 2

⁴⁴ Ifit Novita Sari Dkk. *Metode Penelitian Kualitatif* (Malang: Unisma Press. 2022) 180

D. Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini yakni sebagai berikut:

1. Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan atau dipakai dalam penelitian didapat secara langsung dari sumber utama atau asli untuk tujuan penelitian tertentu.⁴⁵ Data yang digunakan dalam penelitian ini diperoleh dari hasil observasi dan wawancara terminal Landungsari, Desa Landungsari, Kecamatan Dau, Kabupaten Malang. Peneliti memperoleh data dari beberapa informan diantaranya, sembilan sopir Bus PO Bagong yang mana terdapat 3 sopir bus dengan jurusan Malang-Jombang, 3 sopir bus jurusan Malang-Kediri, dan 3 sopir bus jurusan Malang-Ponorogo, dan pegawai bagian administrasi dan pengawas terminal Landungsari. PO Bus Bagong di Terminal Landungsari merupakan bus jenis AKDP satu-satunya yang masih beroperasi untuk jurusan Malang-Jombang, Malang-Kediri, dan yang baru diresmikan pada bulan September 2024 yaitu jurusan Malang-Ponorogo.

2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang sudah dikumpulkan oleh pihak lain atau peneliti sebelumnya yang dapat digunakan referensi untuk

⁴⁵ Zainuddin Ali, "Metode Penelitian Hukum," Google Books, Google Books, 23, diakses 1 Oktober 2024, https://www.google.co.id/books/edition/Metode_Penelitian_Hukum/y_QrEAAAQBAJ?hl=id&gbp v=1&bshv=rimc/1

menganalisis, menginterpretasi, atau menambah pengetahuan tentang topik terkait.⁴⁶ Data sekunder yang diperoleh dari penelitian ini dari peraturan perundang-undang, dokumen-dokumen resmi, buku-buku yang masih berhubungan. Adapun literasi-literasi hasil penelitian sebelumnya dalam bentuk laporan, skripsi, tesis, disertasi, jurnal-jurnal, dan artikel yang masih memiliki relevansi dengan isu hukum penelitian ini, antara lain :

- a. Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan
- b. Peraturan Menteri Perhubungan No. 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- c. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek
- d. Hukum Islam (Perspektif Maqasid Syari'ah): Kitab *Al-Mustafa min 'ilmi al-Usul* karya Imam Al-Ghazali)
- e. Buku-buku tentang ilmu hukum, jurnal ilmiah tentang hukum transportasi, dan hasil penelitian lainnya.

⁴⁶ Meray Hendrik Mezak, "Jenis, Metode dan Pendekatan Dalam Penelitian Hukum," t.t., 93.

3. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan hukum yang mendukung bahan hukum sebelumnya.⁴⁷ Bahan hukum ini memberikan informasi dan penjelasan mengenai bahan hukum primer dan sekunder, baik dalam bentuk dokumen maupun media lain seperti kamus, ensiklopedia, indeks komulatif, dan sebagainya.

E. Teknik Pengumpulan Sumber Data

Untuk memperoleh data-data yang diperlukan, peneliti menggunakan beberapa teknik pengumpulan data dalam hal ini, antara lain:

1. Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pencatatan secara cermat terhadap suatu objek atau proses dalam rangka memperoleh informasi atau pengetahuan.⁴⁸ Observasi dilakukan untuk meninjau, mengawasi, dan meneliti suatu objek sehingga data yang diperoleh sangat valid dan dapat dibuktikan. Dalam kegiatan observasi melibatkan dua pihak yakni *observer* atau pihak yang melakukan observasi dan objek yang di observasi.

Penelitian ini melakukan kegiatan observasi dengan tujuan mengamati terkait standar pelayanan minimal angkutan massal berbasis jalan, bagaimana kesadaran sopir bus PO Bagong di Terminal

⁴⁷ Ade Ismayani, "Metedologi Penelitian," Google Books, 73, diakses 1 oktober 2024 https://www.google.co.id/books/edition/METODOLOGI_PENELITIAN/-1rVDwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&bshw=rimg/1.

⁴⁸ Arikunto. 2006. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*. Jakarta : PT. Rineka Cipta.

Landungsari terhadap penerapan standar pelayanan minimal dalam mengoperasikan bus.

2. Wawancara

Wawancara adalah proses komunikasi atau interaksi untuk mengumpulkan informasi dengan cara tanya jawab antara peneliti dengan informan atau subjek penelitian.⁴⁹ Secara sederhana dapat dikatakan bahwa wawancara adalah suatu kejadian atau suatu proses interaksi antara pewawancara dan sumber informasi melalui komunikasi langsung atau dapat pula dikatakan bahwa wawancara merupakan percakapan tatap muka antara pewawancara dengan sumber informasi.

Dalam penelitian ini, peneliti melakukan wawancara langsung terhadap narasumber atau subjek penelitian, yaitu wawancara ke masing-masing 3 sopir bus tiap jurusan Malang-Jombang, Malang-Kediri, dan Malang-Ponorogo di Terminal Landungsari, selain itu wawancara ke pegawai bagian administrasi dan pengawas terminal Landungsari.

3. Studi Kepustakaan

Studi kepustakaan adalah pendekatan penelitian yang melibatkan pengumpulan, analisis, dan interpretasi informasi dari berbagai sumber pustaka yang relevan dengan topik yang sedang diselidiki.

⁴⁹ Muhammad Firmansyah, Masrun Masrun, and I Dewa Ketut Yudha S, "Esensi Perbedaan Metode Kualitatif Dan Kuantitatif," *Elastisitas - Jurnal Ekonomi Pembangunan* 3, no. 2 (2021): 156–59, <https://doi.org/10.29303/e-jep.v3i2.46>.

Sumber pustaka dapat berupa buku, jurnal ilmiah, artikel, dokumen, laporan, dan publikasi lain yang mendukung penelitian dengan data atau pandangan yang relevan.

F. Analisis Data

Analisis data merupakan suatu proses di dalam sebuah penelitian yang melibatkan penelusuran terhadap hasil pengolahan data dengan bantuan teori-teori yang telah dikumpulkan sebelumnya.⁵⁰ Dalam penelitian ini, analisis data akan dilakukan menggunakan beberapa metode, antara lain:

1. Pemeriksaan Data

Pemeriksaan data adalah proses mengecek, menilai, dan memverifikasi data untuk memastikan keakuratannya, konsistensinya, dan sesuai untuk analisis lebih lanjut. Pemeriksaan data atau editing dalam analisis data adalah langkah awal untuk memeriksa dan memperbaiki data sebelum analisis lebih lanjut. Proses ini krusial untuk memastikan data yang digunakan dalam analisis tepat, konsisten, dan bebas kesalahan baik data yang di dapat dari observasi, wawancara, dokumen, dan data lainnya yang masih berkaitan dengan isu permasalahan yang diangkat.

Pemeriksaan data dalam penelitian ini, penulis memastikan bahwa hasil data wawancara yang didapat selama melakukan observasi di terminal Landungsari benar apa adanya berdasarkan pandangan para

⁵⁰ Hasan Syahrizal and M. Syahrani Jailani, "Jenis-Jenis Penelitian Dalam Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif," *Jurnal QOSIM Jurnal Pendidikan Sosial & Humaniora* 1, no. 1 (2023): 13–23, <https://doi.org/10.61104/jq.v1i1.49>.

narasumber yang tepat, kemudian dibuktikan dengan pendokumentasian selama melaksanakan wawancara. Selain itu memastikan data dokumen yang didapat dari pihak LLAJ tepat, seperti data monitoring harian angkutan 2024 data jumlah bus dan penumpang AKDP di terminal Landungsari, serta data pengecekan teknis sebelum bus beroperasi.

2. Klasifikasi Data

Klasifikasi data merupakan salah satu langkah analisis data yang melibatkan pengelompokan atau pengategorian data ke dalam jenis-jenisnya berdasarkan karakteristik atau sub-subnya. Tujuan utama klasifikasi data adalah mempermudah analisis, identifikasi pola, dan pengambilan keputusan.

Pelaksanaan klasifikasi data selama penelitian dilakukan penulis dengan cara menentukan para narasumber yang akan diwawancarai yang dibutuhkan, kemudian di klasifikasikan seperti narasumber dari sopir jurusan Malang-Jombang, sopir Malang-Kediri, kemudian Malang-Ponorogo, serta klasifikasi juga wawancara narasumber dari Pihak LLAJ terminal Landungsari.

3. Analisis Data

Analisis data melibatkan pengolahan, evaluasi, dan interpretasi data yang dikumpulkan selama penelitian untuk menjawab pertanyaan penelitian, menguji hipotesis, dan menemukan pola-pola yang relevan. Dalam konteks penelitian, analisis data merupakan langkah penting

untuk menghasilkan temuan yang valid dan bermakna yang dapat berkontribusi pada perkembangan ilmu pengetahuan atau pemecahan masalah praktis.

Penulis melakukan analisis dari data yang didapat seperti data wawancara, dan dokumen yang kemudian untuk diuji hipotesisnya sehingga dapat menemukan jawaban dari rumusan masalah yang diangkat.

4. Kesimpulan

Kesimpulan merupakan tahapan terakhir di dalam proses penelitian. Kesimpulan ini mengandung jawaban hukum terhadap masalah yang dibahas oleh penulis dari data yang diperoleh dari penelitian. Pada tahapan ini peneliti menjelaskan secara singkat tentang permasalahan yang diangkat mengenai “Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 (Studi di Terminal Landungsari).

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Terminal Landungsari

Gambar 1.1 TERMINAL LANDUNGSARI KABUPATEN MALANG



Terminal Landungsari merupakan salah satu terminal yang ada di kota Malang, yang beralamat di Jl.Tlogomas, Dusun Rambaan, Desa Landungsari, Kecamatan Dau, Kabupaten Malang yang berada di titik koordinat 7.9251429° S 112.5980086° E. Terminal Landungsari, juga dikenal sebagai Terminal Tlogomas, adalah terminal penumpang tipe B di Kota Malang. Terminal ini merupakan salah satu terminal induk (selain Terminal Arjosari,dan Terminal Hamid Rusdi), yang terletak di sisi barat pintu masuk kota.⁵¹ Terminal ini berada di perbatasan antara kota dan Kabupaten Malang, menuju Kota Batu, Jombang, dan Kediri. Terminal Landungsari sebelumnya berada di Pasar Dinoyo sebelum dipindahkan ke lokasi yang sekarang, pada tahun 1991. Terminal ini kemudian diakui

⁵¹ Dinas Perhubungan Kota Malang, Jalur Angkutan Kota Malang - Dinas Perhubungan Kota Malang

sebagai terminal penumpang tipe B pada tahun 1995 berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan RI No. 31 Tahun 1995. Terminal Landungsari meskipun letaknya di tanah milik Desa Landungsari yang berada di area kabupaten, namun manajemen operasionalnya berada di tanggung jawab Pemerintah Kota Malang yang kemudian diambil alih oleh secara langsung Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Timur.⁵²

Area Terminal Landungsari berada di daerah yang ramai dengan mobilitas tinggi, karena berdekatan dengan kampus III Universitas Muhammadiyah Malang (UMM), rumah sakit UMM, dan taman wisata Sengkaling. Terminal akan beroperasi mulai pukul 04.00 hingga.⁵³ Pada pukul 21.00 WIB saat ini. Angkutan umum yang beroperasi di terminal Landungsari antara lain angkutan pedesaan, angkutan perkotaan dan angkutan antar kota dalam provinsi (AKDP), antara lain :

a. Rute Angkutan Pedesaan

Angkutan pedesaan merupakan rute yang menghubungkan antara Terminal Landungsari dengan beberapa tujuan akhir di luar Kota Malang seperti Kota Batu dan Kabupaten Malang yaitu Karangploso dan Sumberejo. Angkutan pedesaan yang beroperasi yang di terminal Landungsari memiliki ciri yang khusus, seperti kendaraan memiliki inisial atau kode trayek dan warna. Contoh trayek Batu-Landungsari dengan kode trayek BL warna angkutan ungu.

⁵² Wikipedia bahasa Indonesia, Terminal Landungsari - Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas

⁵³ Pemerintahan kota malang, keadaan geografis kota malang
<https://malangkota.go.id/sekilasmalang/geografis/>

b. Rute Angkutan Kota

Angkutan perkotaan di Terminal Landungsari menghubungkan dengan beberapa tujuan akhir di dalam kota, seperti Arjosari, Gadang, dan Cemorokandang. Angkutan perkotaan ini memiliki ciri yaitu kendaraan semua trayek warna biru dan memiliki kode trayek, yang sekarang terdapat 5 kode trayek masih aktif, diantaranya yakni:

- 1) AL: Arjosari – Sumpersari – Landungsari
- 2) ADL: Arjosari – Dinoyo – Landungsari
- 3) GL: Gadang – Sumpersari – Landungsari
- 4) LDG: Landungsari – Dinoyo – Gadang
- 5) LG: Landungsari – Gadingkasri – Gadang

c. Rute Angkutan Antar Kota Dalam provinsi

Semua angkutan antarkota di Terminal Landungsari menggunakan armada medium bus karena daerah Malang - Kandangan memiliki jalur berbukit, jalanan sempit, berliku, dan menanjak. Armada bus medium digunakan untuk mengoperasikan rute trayek ke arah barat kota Malang, seperti Kediri, Jombang, dan Tuban. Semua armada untuk angkutan antar kota dilayani dengan Non Ekonomi dengan metode pembayaran atau pembelian tiket langsung dilayani oleh kondektur ketika bus beroperasi. Berikut adalah trayek dan juga PO Bus yang beroperasi:

- 1) Malang – Cukir – Jombang: PO Bagong

2) Malang – Pare – Kediri: PO Bagong

3) Malang – Pare – Ponorogo: PO Bagong

B. Kesadaran Hukum Sopir Bus Bagong Terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015

Standar pelayanan minimal (SPM) merupakan suatu nilai yang terdapat ukuran minimalnya dalam melaksanakan pelayanan yang diberikan dan yang akan diterima oleh calon penerima jasa. Agar tercapainya suatu standar pelayanan minimal, diperlukan persyaratan yang harus dipenuhi sehingga dapat berfungsi dengan baik.⁵⁴

Pelayanan terhadap angkutan umum merupakan suatu unsur pelayanan publik yang sangat penting yang mana dapat dilihat dari populasi di Indonesia yang tinggi sehingga tingkat mobilitas yang dilakukan penduduknya pun sangat tinggi. Aktivitas masyarakat yang beragam tentu membutuhkan sarana transportasi yang cepat, efisien, mudah, dan nyaman yang kriteria tersebut sangat perlu diperhatikan oleh angkutan umum.⁵⁵

Jika dalam pemberian pelayanan angkutan tersebut dapat memenuhi syarat,

⁵⁴ Meidia Refiyanni and Cut Suciatina Silvia, “Analisa Tingkat Layanan Jalan Menggunakan Metode Standar Pelayanan Minimal (SPM),” *Teknik Sipil & Teknologi Konstruksi* 5, no. 1 (2019): 49–60, <http://jurnal.utu.ac.id/jtsipil/article/view/1993%0Ahttp://jurnal.utu.ac.id/jtsipil/article/viewFile/1993/1450>.

⁵⁵ Kiki Yunita Sari and Linayati Lestari, “ANALYSIS FUNCTION CONTROL OF PERIODIC TEST BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION TOWARD CITY TRANSPORTATION PENDAHULUAN Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 5 Ayat 2 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Menjelaskan Bahwa “Pembinaan Lalu Lintas D” 8, no. 3 (2019): 432–48.

maka akan banyak masyarakat yang lebih memilih menggunakan angkutan umum daripada kendaraan pribadi.

Angkutan umum, terkhusus bus merupakan transportasi yang setiap perkembangannya menjadi perhatian masyarakat dan. Hal tersebut didorong dengan standarisasi angkutan umum yang harus dipenuhi hingga bus layak dioperasikan. Penumpang bus yang berasal dari ragam usia dan kegiatan yang berbeda-beda dengan tujuan yang beda mengharuskan perusahaan bus terus meningkatkan kenyamanan dan keamanan penumpang sampai dengan tujuan pemberhentian. Peningkatan pelayanan ini juga harus diimbangi pula standar pelayanan minimal yang telah ditetapkan oleh negara. Di Indonesia, ketentuan-ketentuan dalam berkendara di jalan raya di atur dalam UULLAJ. Termasuk ketentuan mengenai setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yaitu di atur dalam pasal 48 juncto pasal 106 ayat (3) UULLAJ.⁵⁶ Pada pasal 48 UULLAJ menjelaskan bahwa “Setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di Jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan” jadi dari pasal menjelaskan setiap kendaraan yang dioperasikan di jalan harus memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan. Pasal 106 ayat (3) UULLAJ menjelaskan bahwa “setiap Orang Yang mengemudikan Kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan” pasal ini menjelaskan mengenai

⁵⁶ Republik Indonesia.2009.Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

kewajiban setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor diwajibkan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.⁵⁷ Persyaratan teknis dan laik jalan merupakan 5 persyaratan yang harus di penuhi oleh pengemudi angkutan umum terhadap kendaraan yang digunkannya. Selain itu, SPM angkutan umum di atur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 141, yang kemudian diatur lebih rinci di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2015 perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 bahwa mencakup keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan pengguna jasa, yang mana pada lampiran keselamatan pengemudi bagian a nomor 2a dijelaskan bahwanya kru bus angkutan umum wajib istirahat dengan durasi waktu 15 menit setelah berkendara selama 2 (dua) jam berturut-turut.

Bus AKDP yang berada diterminal Landungsari kini yang beroperasi hanya dari perusahaan otobus PO Bagong saja, sehingga tidak terdapat pilihan bus lagi untuk penumpang, yang mana hanya terdapat jurusan menuju Malang-Jombang, Malang-Kediri, dan Malang-Ponorogo. Hal ini tentu menjadi perhatian yang penting mengenai bagaimana pengimplementasian kepatuhan hukum terhadap standar pelayanan minimal yang telah ditentukan Undang-Undang oleh Sopir Bus PO Bagong

⁵⁷ F M Rizki and A Susanti, "Analisis Efektivitas Dan Efisiensi Pelayanan Angkutan Umum Pedesaan (Lyn) Rute Trayek Desa Metatu-Terminal Gubernur Suryo Kabupaten Gresik," *Jurnal Media Publikasi Terapan* ... 1, no. 3 (2023): 249–61, <https://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/view/26400%0Ahttps://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/download/26400/10690>.

Landungsari selama pengoperasian bus demi keamanan dan kenyamanan penumpang. Namun pada kenyataannya, masih terdapat persyaratan baik teknis maupun layanan oleh sopir dan kru bus pada saat pengoperasionalan bus yang seringkali masih diabaikan oleh pengemudi bus. Pengemudi bus wajib mengetahui ketentuan-ketentuan yang telah diatur dalam undang-undang dalam memberikan layanan angkutan. Mengetahui dari isi ketentuan yang ada dalam undang-undang saja tidaklah cukup, Sopir bus juga harus mengimplementasikan atau melaksanakan apa yang sudah menjadi kebijakan pemerintah agar tercapai standar pelayanan minimal yang baik.

Kesadaran hukum adalah aspek krusial dalam penerapan regulasi, termasuk dalam sektor transportasi umum. Dalam hal ini, pengetahuan hukum sopir bus Bagong di Terminal Landungsari mengenai pelaksanaan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 menunjukkan seberapa baik mereka memahami dan menaati standar pelayanan minimal yang telah ditentukan. Kesadaran hukum tidak hanya ditandai dengan pengetahuan tentang suatu peraturan, tetapi juga memahami sehingga dapat di laksanakan sesuai dengan ketentuan yang diperbolehkan dalam undang-undang. Kesadaran akan hukum oleh sopir bus Bagong yang berada di terminal Landungsari dapat dilihat bagaimana dalam pelaksanaan SPM dalam mengoperasikan bus Bagong, terkhususnya terdapat tiga aspek utama, diantaranya yaitu :

a. Aspek Keselamatan

Keselamatan merupakan poin yang sangat krusial di dalam standar pelayanan minimal. Namun, dalam praktek lapangan menunjukkan bahwa kesadaran setiap sopir bus bagong terhadap aspek keselamatan harus terus di tingkatkan, dengan cara:

- 1) Pemberhentian di Lokasi Tidak Resmi: seringnya pemberhentian bus di tepi jalan di luar terminal atau halte resmi yang sangat lama dilakukan oleh sopir bus dengan tujuan menaikkan dan menurunkan penumpang akan meningkatkan resiko kecelakaan lalu lintas dan bertentangan juga dengan prinsip keselamatan.
- 2) Durasi istirahat yang tidak tepat: Dalam Permenhub No. 29 Tahun 2015 mengharuskan seluruh sopir dan kru bus istirahat selama 15 menit setelah mengoperasikan bus dua jam berturut-turut. Namun, sopir bus Bagong cenderung tidak mematuhi aturan ini. Sebaliknya, Sopir bus berhenti melebihi dari waktu yang diperbolehkan dan berhenti di tempat yang tidak memadai untuk digunakan istirahat juga.
- 3) Kondisi Kendaraan: Sebagian sopir tidak kurang memperhatikan aspek perawatan kendaraan secara optimal. Beberapa armada bus beroperasi dengan kondisi seperti AC bus yang tidak berfungsi semua, lampu bus

yang kurang terang sehingga berpotensi akan keselatan dan kenyamanan penumpang.

b. Aspek Keamanan

Aspek keamanan penumpang juga menjadi perhatian penting, diantaranya yaitu:

- 1) Tidak Memberikan Karcis: Terkadang beberapa kru bus tidak memberikan karcis kepada penumpang yang tentu bertentangan dengan standar pelayanan minimal. Hal ini juga memberikan dampak kerugian bagi penumpang dan dapat meragukan transparansi tarif.
- 2) Perilaku Pengemudi : Pada saat pengoperasionalan bus, berdasarkan laporan dari penumpang bahwa sopir bus merokok selama perjalanan.

c. Aspek Kenyamanan

Adapun aspek kenyamanan yang kurang pada saat pengoperasionalan bus Bagong, diantaranya:

- 1) Ketidakpastian Jadwal: Sopir sering kali melakukan pemberhentian yang lama di pinggir jalan untuk mencari penumpang tambahan yang akan naik bus, sehingga waktu tempuh menjadi tidak pasti.
- 2) Kondisi Armada: Berdasarkan observasi, beberapa bus yang beroperasi dengan kondisi interior yang masih kurang nyaman, seperti AC yang mati semua, beberapa

kursi yang kurang nyaman, dan kebersihan yang kurang terjaga. Hal ini menunjukkan kurangnya perhatian terhadap kenyamanan penumpang.

Kurangnya kesadaran hukum sopir bus dalam memahami dan mengimplementasikan ketentuan SPM ini ternyata terdapat realita kesenjangan yang mempengaruhi rendahnya kesadaran sopir bus terhadap SPM. Dalam sesi wawancara yang dilakukan oleh penulis dengan 9 sopir dan kru bus yang masing-masing jurusan 3 sopir yang diwawancarai bahwa terdapat keluhan dari sopir memengaruhi para sopir bus melakukan pemberhentian di tepi jalan dengan durasi yang sangat lama. Seorang sopir jurusan Malang-Kediri memberikan pendapatnya yang menjadikan sopir bus melakukan pemberhentian di tepi jalan yang sangat lama, yaitu⁵⁸:

“ Pemberhentian bus yang sewaktu-waktu dipinggir jalan merupakan titik pemberhentian bus biasanya berhenti untuk menaikkan dan menurunkan penumpang walaupun tidak terdapat halte atau terminal, pemberhentian yang lama juga terkadang karena bus yang sedikit penumpang jadi sopir bus berhenti sangat lama hal ini karena gaji para sopir dan kru berdasarkan sistem stor jadi kalau sedikit penumpang, sopir dan kru akan memperoleh pendapatan yang sedikit dan terkadang rugi”

Berdasarkan pemaparan diatas, menunjukkan terjadi kesenjangan antara kewajiban sopir bus dalam melaksanakan SPM dengan keluhan sopir

⁵⁸ Bambang, wawancara, (Malang 15 Oktober 2024)

mengenai pendapatan yang bergantung terhadap banyaknya penumpang. Seorang sopir bus jurusan Malang-Jombang yang sudah bekerja selama 7 Tahun sebagai sopir bus PO Bagong di terminal Landungsari juga menambahkan mengenai sistem setor yang didapat saat mengoperasikan bus. Adapun tanggapan dari seorang sopir bus jurusan Malang-Jombang yang sudah mengoperasikan bus selama 5 tahun, bahwasannya⁵⁹:

“ Sistem setor merupakan aturan yang ditetapkan oleh PO Bagong, namun tidak semua bus, kalau di terminal Landungsari hanya yang bus jurusan Malang-Jombang dan Malang-Kediri, untuk bensin juga di bayar oleh sopir dulu baru nanti jika setoran mencapai target terdapat pendapatan uang bensin yang diganti, tapi kalau penumpang kurang dari target maka sopir yang mengganti uang yang akan disetor”

Hal inilah yang menjadikan selama dalam pengoperasionalan bus, sopir bus sering sekali berhenti untuk menunggu penumpang, Adapun dari hasil wawancara, pernyataan dari sopir bus jurusan Malang-Jombang lain bahwasannya⁶⁰ :

“ Kalau sistem setor itu sering kali terjadi kerugian yang dialami oleh sopir bus, karena untuk biaya bensin bus dan perawatan bus kalau ada kerusakan ringan itu dari sopir dulu uangnya, nanti baru akan digantikan oleh perusahaan, namun juga sama saja terhitungnya kalau kita tidak bisa

⁵⁹ Songgo, wawancara (Malang, 15 Oktober 2024)

⁶⁰ Herwanto, wawancara, (Malang, 5 Novemver 2024)

mencapai target setoran hari itu juga terkadang kita yang mengganti uangnya, ditambah lagi uang makan berasal para sopir bus sendiri”.

Adanya kesenjangan antara sisi pengemudi dan kru bus dengan penumpang ini, tentunya yang menyebabkan seorang sopir bus ketika bus yang di operasikan belum mencapai target setoran, yang mengharuskan seorang sopir bus melakukan pemberhentian berkali-kali untuk mencari penumpang yang akan naik untuk mengejar target setoran. Hal ini tentu berbeda dari sisi penumpang yang merasa tidak nyaman dengan pemberhentian berkali-kali bahkan sering terjadi yang sangat lama, menyebabkan waktu tempuh sampai pada tujuan juga semakin lambat.

Semakin berkurangnya penumpang yang memilih untuk menaikki angkutan umum bus hal ini juga disebabkan dengan perkembangan teknologi yang semakin maju. Banyak masyarakat yang memilih untuk menggunakan transportasi pribadi seperti mobil dan sepeda motor dikarenakan biaya yang lebih murah dan waktu tempuh yang lebih efisien dan fleksibel. Berkurangnya jumlah penumpang ini dirasakan oleh para sopir bus AKDP di terminal Landungsari. Hal ini didasarkan dari hasil wawancara dengan sopir bus yang merupakan seorang sopir bus AKDP di terminal Landungsari yang sudah bekerja menjadi sopir bus jurusan Malang-Jombang selama 25 tahun, bahwa :

“ Jumlah penumpang sebelum terjadi covid-19 itu masih tergolong banyak walaupun di hari weekday jumlah penumpang tergolong banyak karena

hamper semua kursi terisi, bahkan kalau sampai weekend jumlahnya sering membludak sampai ada beberapa penumpang yang terpaksa tidak memperoleh kursi. Sekarang bahkan pernah satu hari yang naik bus hanya tiga sampai 5 orang saja, jadi kalau bus sepi penumpang para sopir sering melakukan pemberhentian bus seperti di dekat lampu merah pasar kandang itu untuk mencari penumpang. Karena kalau sepi penumpang seperti itu, sering kali sopir merasakan kerugian.”

Berdasarkan pemaparan pembahasan diatas, menunjukkan bahwa para sopir bus dalam mengoperasikan angkutan umum belum secara utuh paham akan kesadaran hukum terhadap peraturan yang sudah di tentukan. Masih abainya para sopir bus terhadap kesadaran hukum akan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Dalam Trayek, seperti pada saat mengoperasikan bus, kerap terjadi sopir merokok yang mana tentu dilarang oleh aturan hukum sebagaimana Pasal 1 penambahan sebelas jenis standar pelayanan minimal AKAP dan AKDP bagian kolom nomor 3 kenyamanan disisipkan setelah huruf c5 menjadi 5a yaitu tentang larangan merokok. Selain itu juga kerap ditemui pemberhentian di tepi jalan yang sangat lama pada saat mengoperasionalan bus sehingga tidak jarang menemukan sopir bus makan yang dibarengi untuk mencari penumpang yang menyebabkan waktu tiba bus pada tujuan akhir sangat lama, sehingga tidak sesuai dengan kolom 2 keselamatan disispkan setelah huruf a(2 menjadi 2)a yaitu sopir bus mengenai sopir bus wajib istirahat dengan durasi

waktu 15 menit setelah berkendara selama dua jam berturut-turut. Salah satu pengaruh dari masih rendahnya kesadaran sopir bus ini salah satunya yaitu tingkat pengetahuan akan hukum para sopir bus yang masih rendah. Sebagaimana teori telah di bahas pada bab sebelumnya, pengetahuan seseorang mengenai isi peraturan dapat dipengaruhi oleh usia, tingkat studi dan jangka waktu tinggal sehingga disisi lain mempegaruhi juga sikap hukum dan perilaku hukum dalam kehidupan sehari-harinya. Oleh karena itu pengetahuan mengenai isi peraturan terjadi karena proses internal seseorang. Berdasarkan teori kesadaran hukum, pengimplementasian kesadaran hukum para sopir bus dapat ditunjukkan sebagai berikut :

- a. Pengetahuan tentang hukum para sopir bus: Para sopir bus belum sepenuhnya mengetahui mengenai peraturan hukum yang disahkan dari Lembaga Pemerintah yakni sesuai dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 yang terdapat pada lampiran keselamatan pengemudi bagian a nomor 2a dijelaskan bahwasannya kru bus angkutan umum wajib istirahat dengan durasi 15 menit setelah berkendara selama dua jam berturut-turut yang pada kenyataanya berbanding terbalik sopir bus kerap melakukan pemberhentian yang lama di tepi jalan pada saat pegoperasionalan bus yang tak hanya untuk mencari penumpang tetapi kesempatan untuk beristirahat juga. Sopir bus hanya mengetahui apa yang dilarang dan diperbolehkan sebagaimana yang di informasikan oleh perusahaan otobus kepada sopir bus. Informasi tentang aturan hukum atau perubahan peraturan biasanya

hanya disampaikan secara sederhana oleh perusahaan bus, tanpa memberikan kesempatan kepada para sopir dan krunya untuk mengerti dan mempelajari isi aturan tersebut. Sesuai dengan Pasal 10 Permenhub No.29 Tahun 2015 yakni Perusahaan angkutan umum yang me dar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan BermotorUmum Dalam m Trayek sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri ini dalam waktu paling lama 3 (tiga)tahun sejak Peraturan Menteri ini mulai berlaku, maka perusahaan otobus wajib memberikan pelatihan, informasi, dan penjelasan kepada pengemudi terkait aturan lalu lintas serta keselamatan supaya pengemudi dapat mengerti dan mengikuti ketentuan standar pelayanan minimal yang saat ini berlaku.

- b. Pemahaman tentang hukum para sopir bus: Pengetahuan sopir bus yang minim mengenai undang-undang atau peraturan Permenhub Nomor 29 Tahun 2015 yang berlaku, maka memengaruhi pemahaman sopir bus yang masih kurang terhadap regulasi standar pelayanan minimal yang ditetapkan pemerintah. Masih banyaknya ketidaksesuaian pengimplementasian regulasi yang dilakukan oleh sopir bus pada saat pengoperasionalan bus, seperti pada aspek keselamatan yaitu pemberhentian ditepi jalan yang lama dan pada aspek kenyamanan pada bagian 7a mengenai larangan merokok yang masih terjadi. Para sopir bus hanya memahami peraturan sesuai apa yang di informasikan oleh perusahaan otobus tanpa memahami regulasi peraturan SPM yang telah ditetapkan. Hal ini menunjukkan bahwa Peraturan yang ditetapkan

mengenai SPM ini merupakan sebagai bentuk formalitas saja tanpa ada pemenuhan pelaksanaan peraturan yang sesuai. Akibat dari kurang pemahannya akan adanya standar pelayanan minimal tersebut, tentu akan mengganggu keselamatan dan kenyamanan penumpang. Pemberhentian bus yang sangat lama di tepi jalan ini tentu kenyamanan penumpang akan terganggu, yang mana penumpang yang mengharapkan akan tiba di tujuan masing-masing pada waktu yang tepat ini jadi merasa kecewa akibat waktu tempu bus yang sangat lama, selain itu juga kru bus yang merokok pada saat mengoperasikan bus juga akan mengganggu kesehatan pernapasan penumpang, seperti penumpang lansia dan balita, serta penumpang yang mengalami mabuk perjalanan juga akan terganggu oleh asap rokok yang dihirup.

- c. Sikap atas hukum: Sikap yang belum sesuai para sopir bus Bagong ini dapat ditunjukkan dengan menganggap bahwa melakukan pemberhentian bus di tepi jalan untuk mencari penumpang dan pemanfaatan untuk makan di warung makan merupakan tindakan yang wajar dan tidak ada permasalahan. Hal ini disebabkan tidak adanya ketegasan dari perusahaan bus mengenai waktu berangkat dan waktu tiba bus. Sopir bus dituntut untuk memenuhi target setoran yang sudah ditentukan oleh perusahaan bus. Sehingga terdapat pengabaian regulasi yang ditetapkan pada Permenhub Nomor 29 Tahun 2015.
- d. Perilaku hukum para sopir para bus Bagong : Perilaku hukum sopir bus pada saat mengoperasikan bus ini belum tercermin, hal ini dapat

ditunjukkan dengan masih adanya sopir bus yang merokok pada saat mengoperasikan bus yang mana sebagaimana yang dilarang dalam Permenhub No.29 Tahun 2015 pada aspek kenyamanan bagian 7a yaitu larangan merokok yang akan mengganggu kenyamanan penumpang, selain itu juga sopir bus yang melakukan pemberhentian sewaktu-waktu tak hanya dijadikan untuk mencari penumpang, tetapi untuk waktu istirahat sopir yang tidak menunjukkan pelaksanaan hukum yang terdapat pada Permenhub No.29 Tahun 2015 pada aspek keselamatan bagian 2a mengenai waktu istirahat sopir bus dilakukan selama 15 menit setelah mengoperasikan bus 2 jam berturut-turut, sehingga perilaku hukum sopir bus yang tak melaksanakan peraturan tersebut akan mengganggu efektifitas perjalanan penumpang.

Pemenuhan terhadap SPM ini merupakan suatu kewajiban yang tak hanya dilaksan akan dari pihak operasionalnya atau sopir dan kru saja, melainkan juga keikutsertaan dari pihak otobus dan pemerintah untuk memastikan bawa layanan yang dierikan oleh masyarakat pada sektor transportasi sudah sesuai dengan kebutuhan dan hak masyarakat yang menggunakan transportasi umum. Pelaksanaan SPM di terminal Landungsari terkhusus transportasi AKDP tidak akan berjalan dengan baik dan akan seringkali mengalami tantangan jika tidak melibatkan berbagai pihak, seperti pihak perusahaan otobus dan pemerintah yakni melalui lembaga UPT LLAJ.

Perusahaan bus, terkhusus PO Bagong yang mengoperasikan angkutan umumnya di Terminal Landungsari, memiliki kewajiban utama untuk mengikuti standar layanan yang telah ditentukan. Tugas ini meliputi berbagai hal, mulai dari keamanan hingga kenyamanan para penumpang. Tugas perusahaan otobus diantaranya yakni :

1. Memastikan kendaraan laik untuk beroperasi. Sesuai dengan Pasal 48 dan Pasal 106 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa perusahaan otobus bertanggung jawab untuk memastikan bahwa armada bus laik untuk beroperasi. Di dalam Pasal 4 Permenhub No. 98 Tahun 2013 juga menjelaskan bahwa untuk memastikan terpenuhinya standar pelayanan minimal angkutan umum dalam trayek maka dilakukan pemeriksaan fisik. Kemudian pada Pasal 5 menjelaskan bahwa kendaraan bermotor umum yang telah melakukan pemeriksaan fisik dan memenuhi standar pelayanan minimal angkutan orang dengan kendaraan bermotor dalam trayek sebagaimana yang telah dimaksud Pasal 3, maka Direktur Jenderal, gubernur, atau bupati/walikota memberikan stiker Standar Pelayanan minimal. Jika diketahui bahwa perusahaan otobus melanggar ketentuan SPM, maka sesuai dengan Pasal 8 Permenhub No.98 Tahun 2013 bahwa perusahaan otobus yang melanggar ketentuan standar pelayanan minimal akan dikenai sanksi administrasi.
2. Perbaikan fasilitas dan layanan armada bus oleh perusahaan otobus harus terus ditingkatkan. seperti perbaikan interior bus, fasilitas

kebersihan bus, dan keberfungsian terhadap fasilitas mendukung bus harus diperhatikan. Selain itu perusahaan otobus harus menjamin transparansi tarif dengan mewajibkan kru memberikan karcis kepada semua penumpang secara berkesinambungan.

3. Sistem setoran yang memberatkan sopir bus mengharuskan mengurangi standar pelayanan minimal. Sistem setoran yang diberlakukan oleh PO Bagong telah memberatkan bagi sopir karena sering kali sopir merasakan kerugian. Para sopir harus menanggung biaya operasional seperti bahan bakar, meskipun jumlah penumpang tidak sesuai harapan. PO yang seharusnya memberikan dorongan untuk mendukung kesejahteraan sopir tanpa merugikan kualitas layanan.

Peran dari pihak perusahaan otobus juga dalam memastikan bahwa Standar Pelayanan Minimal (SPM) terpenuhi sangat penting untuk meningkatkan kepercayaan publik terhadap transportasi umum. Dengan melakukan langkah-langkah tersebut, perusahaan bus tidak hanya menjalankan kewajiban hukum, tetapi juga memberikan layanan yang lebih aman, nyaman, dan efisien bagi para penumpang. Ini juga dapat membantu meningkatkan daya saing transportasi umum bus dibandingkan dengan transportasi pribadi, yang pada akhirnya membantu mengurangi kemacetan dan meningkatkan mobilitas masyarakat.

C. Kesadaran Hukum Sopir Bagong Dalam Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Berdasarkan Maqashid Syari'ah

Maqashid Syari'ah berfungsi sebagai pedoman untuk mencapai manfaat (kebaikan) dan menghindari kerugian (kerusakan) dalam kehidupan manusia. Dalam konteks transportasi umum seperti Bus Bagong di Terminal Landungsari, penerapan maqashid syari'ah dapat berfungsi sebagai dasar moral dan spiritual bagi para sopir dalam melaksanakan tugas mereka, terutama yang berkaitan dengan kesadaran mengenai Standar Pelayanan Minimal (SPM). Standar Pelayanan Minimal adalah norma yang mengatur mutu layanan yang harus dipenuhi untuk memastikan keamanan, kenyamanan, dan kepuasan penumpang.

Standar Pelayanan Minimal ini akan menghubungkan maqashid b syari'ah dengan perilaku dan kesadaran sopir Bus Bagong mengenai SPM, meliputi lima prinsip dasar maqashid syari'ah: hifzh ad-din (melindungi agama), hifzh an-nafs (melindungi jiwa), hifzh al-'aql (melindungi akal), hifzh an-nasl (melindungi keturunan), dan hifzh al-mal (melindungi harta) sebagai berikut :

1. Hifzh Ad-Din atau menjaga agama dalam penerapannya yang dihubungkan dengan kesadaran hukum sopir bus Bagong yakni berkaitan dengan spiritual. Dalam perpektif Islam, dalam menjalankan suatu pekerjaan harus didasarkan niat untuk beribadah dan penuh tanggung jawab. Kesadaran terhadap pelaksanaan SPM mencerminkan suatu pengimplementasian prinsip agama untuk memberikan pelayanan

terbaik. Pelaksanaan kesadaran hukum akan SPM yang tidak didasarkan nilai spiritual dan moral maka berakibat sopir bekerja dalam pelaksanaannya hanya sebagai formalitas saja tanpa memikirkan tanggung jawab moral dan sosial ketika sewaktu-waktu bus dalam keadaan darurat seperti perilaku yang kurang Amanah, perilaku yang tidak jujur dalam penarikan taris bus, selain itu juga abainya tanggungjawab keselamatan penumpang pada saat bus beroperasi di jalan. Perilaku yang tidak didasarkan nilai-nilai spiritual dan moral diatas mempengaruhi citra seorang profesi sopir di mata masyarakat yang semakin menurun karena kurang memperhatikan nilai-nilai moral dan spiritual pada saat mengoperasikan bus.

2. Hifzh An-Nafz atau menjaga jiwa dalam hal ini berhubungan dengan keselamatan dan keamanan penumpang. Keselamatan merupakan hal terpenting dalam layanan transportasi publik. Dalam maqashid syari'ah, melindungi nyawa manusia adalah kewajiban yang tak bisa diabaikan, diantaranya seperti :
 - a. Mementingkan keselamatann dan keamanan penumpang dengan tidak mengendarai bus secara ugal-ugalan, menjaga konsentrasi selama berkendara, dan juga mematuhi peraturan lalu lintas.
 - b. Memastikan bus dalam kondisi yang layak jalan dengan melakukan pemeriksaan rutin sebelum bus berangkat.

c. Sopir bus memiliki pengetahuan mengenai tindakan darurat untuk mengevakuasi penumpang, seperti pada saat bus mengalami kerusakan di jalan dan kecelakaan.

Dalam hal ini, kondisi bus Bagong yang masih kurang diperhatikan sebelum laik jalan. Tidak hanya seorang sopir yang harus memperhatikan kondisi bus, melainkan perusahaan PO Bagong yang harus selalu melakukan perbaikan baik dari segi mesin maupun sarana prasarana yang di dalam bus. Namun hal ini perusahaan PO Bagong hanya menyerahkan pengecekan kondisi bus ke sopir saja, jika bus memiliki kerusakan ringan sopir bus dulu yang harus memperbaiki, sedangkan untuk perbaikan yang lebih besar baru dapat ditangani oleh perusahaan otobus. Selain itu dapat dilihat juga kondisi sarana prasarana yang ada didalam bus Bagong seperti kursi yang sudah kurang layak, AC bus yang tidak bisa menyala merupakan tanggung jawab perusahaan otobus untuk memperbaiki demi keamanan dan kenyamanan penumpang.

3. Hifzh Al-Aql atau menjaga akal jika dihubungkan dengan kesadaran sopir bus terhadap pelaksanaan SPM dengan mendorong kesadaran intelektual dan juga informasi memadai mengenai pengoperasian bus, hal ini dapat dilakukan dengan :

a. Pengadaan pelatihan dan edukasi dari pemerintah dan perusahaan otobus untuk para sopir bus tentang SPM, baik pada unsur teknisnya maupun pelayanan untuk penumpang.

- b. Selalu menjaga emosional pada saat bekerja dengan mengelola stress dan juga emosi agar sopir dapat konsentrasi pada saat pengoperasionalan bus serta dapat mengambil keputusan dengan baik ketika dalam kondisi yang darurat.
- c. Sopir bus dapat memberikan informasi yang jelas kepada penumpang seperti rute perjalanan bus, tujuan akhir bus, tarif tiket bus, dan juga protocol keselamatan merupakan bentuk tanggung jawab sopir pada selama bus beroperasi.

Penjagaan akal pada aspek maqasid syari'ah pengimplementasian terhadap sopir bus Bagong dapat dilihat pada saat pengoperasionalan bus, masih ada beberapa bus yang melakukan tindakan merokok pada saat bus beroperasi. Kegiatan merokok pada sopir bus ini tentu berpengaruh terhadap tingkat konsentrasi sopir bus saat mengendarai bus sehingga akan berpengaruh terhadap keamanan penumpang, selain itu juga asap rokok yang masuk ke dalam bus juga berpengaruh terhadap kesehatan penumpang.

- 4. Hifzh An-Nasl atau menjaga keturunan dalam pengimplementasiannya berkaitan dengan menciptakan budaya keselamatan dan kenyamanan penumpang. Diantara seperti :
 - a. Pada aspek kenyamanan, yaitu perawatan kondisi fisik bus yakni menjaga kebersihan bus, ketertiban, dan juga fasilitas dalam bus. Menjaga lingkungan dalam bus tidak hanya menjaga

kenyamanan penumpang pada saat ini saja, tetapi juga penumpang di generasi yang mendatang.

- b. Menghindari perilaku buruk seperti sopir dan kru bus tidak merokok pada saat mengoperasikan bus, menghimbau dan memberikan informasi kepada penumpang untuk tidak merokok di dalam bus, dan juga tidak melakukan tindakan yang buruk lain yang dapat mencemari lingkungan sosial dalam bus.

Kondisi bus Bagong yang masih kurang nyaman untuk penumpang seperti sarana kursi, AC dan saran lainnya yang ada didalam bus menunjukkan masih kurangnya ketidakpedulian terhadap kenyamanan penumpang, citra kualitas layanan bus akan menurun dan menurunkan keberlanjutan penggunaan sistem transportasi publik.

5. Hifzh Al-Mal atau menjaga harta pengimplementasiannya antara maqasid syariah dengan kesadran hukum sopir bus dengan cara pemanfaatan aset yang sesuai dan mencegah kerugian diantara pihak sopir maupun penumpang, antara lain :
 - a. Perawatan kendaraan : yakni antara perusahaan otobus dengan sopir harus saling bekerjasama untuk melaksanakan perawatan dan pengecekan rutin bus yang mana berguna untuk tetap menjaga nilai ekonomi bus.
 - b. Transparansi tarif : sopir bus harus melaksanakan penarikan tarif ke penumpang sesuai dengan ketentuan serta penarikan tarif ke penumpang harus di sertai dengan pemberian tiket kepada

penumpang sehingga menjaga kepercayaan antara operator bus dengan penumpang.

Penurunan nilai kendaraan bus Bagong seperti kerusakan pada beberapa sarana prasarana bus yang tidak dirawat dengan baik maka akan lebih cepas rusak, sehingga banyak penumpang yang berganti alih ke transportasi lain karena merasa masih ada transportasi lain yang dengan harga dan kondisi transportasi yang lebih baik. Sehingga mengakibatkan potensi pendapatan sopir bus Bagong yang semakin menurun akibat rendahnya jumlah penumpang.

Berdasarkan pengimplementasian maqasid syari'ah dengan kesadaran hukum sopir bus terhadap pelaksanaan SPM diatas, menunjukkan bahwa sopir bus PO Bagong di terminal Landungsari belum sepenuhnya memiliki kesadaran dalam mengimplementasikan akan SPM dengan maqasid syari'ah. Hal ini dapat dibuktikan seperti pada saat melakukan pengoperasionalan bus, perilaku sopir bus kerap ditemukan melakukan pemberhentian secara tiba-tiba di tepi jalan dalam waktu yang bisa lama dan bahkan ditemukan tindakan merokok pada saat bus sedang beroperasi, sehingga mencerminkan tingkat kesadaran hukum yang rendah dan dapat mengganggu kenyamanan dan keamanan penumpang. Sebagaimana teori yang sudah dikemukakan oleh Imam Al-Ghazali pada kitab nya Al-Mustasfa, menunjukkan bahwa praktik yang dilakukan oleh sopir bus menunjukkan pengabaian akan tanggung jawab untuk melindungi jiwa dan memberikan lingkungan yang aman, sehingga secara langsung bertentangan dengan aspek maqasid syari'ah, terkhusus pada aspek hifzh an-nafs yaitu menjaga jiwa.

Penghentian yang lama di tempat yang tidak tepat bisa menyebabkan ketidaknyamanan besar bagi penumpang. Mereka yang memiliki waktu yang padat atau adanya tujuan yang harus segera dicapai akan merasa terganggu karena perjalanan mereka menjadi lebih lama akibat pemberhentian ini. Ini juga menunjukkan kurangnya perhatian akan pentingnya waktu dan kebutuhan penumpang, yang seharusnya menjadi hal utama dalam layanan transportasi umum. Selain itu, tindakan merokok saat bus sedang berjalan adalah contoh lain dari perilaku yang mengabaikan keselamatan dan kenyamanan penumpang. Asap dari rokok mengganggu penumpang yang tidak merokok dan bisa berbahaya bagi kesehatan mereka. Beberapa penumpang, seperti anak-anak, orang tua, atau mereka yang memiliki masalah kesehatan tertentu, sangat rentan terhadap efek negatif dari asap rokok. Merokok di dalam bus menunjukkan bahwa sopir tidak peduli dengan lingkungan yang seharusnya bersih dan sehat, serta mengabaikan hak penumpang untuk memiliki perjalanan yang aman dan nyaman. Dari sisi keamanan, merokok saat mengemudikan bus juga bisa mengalihkan perhatian sopir. Hal ini juga berpengaruh terhadap aspek *hifz al-aql* yang mana penjagaan akal karena tindakan merokok dapat membahayakan sopir karena jaadi berkurangnya konsentrasi sopir bus akibat penggunaan rokok yang dibarengi dengan mengendarai kendaraan.

Dari perspektif *maqashid syari'ah*, kurangnya pemahaman hukum sopir Bus Bagong mengenai keselamatan jiwa tidak hanya melanggar peraturan transportasi, tetapi juga bertentangan dengan ajaran agama yang mengutamakan keselamatan manusia. Ketidakmampuan menjaga keselamatan jiwa berdampak negatif tidak hanya pada citra transportasi umum, tetapi juga pada keberlangsungan sistem

transportasi yang ditujukan untuk kebaikan masyarakat. Oleh karena itu, perlu ada upaya terencana untuk meningkatkan pemahaman hukum sopir melalui pelatihan, pengawasan, dan pembinaan yang berlandaskan pada nilai-nilai maqashid syari'ah, sehingga prinsip perlindungan jiwa dapat diterapkan dengan baik dalam operasional transportasi sehari-hari.

Seorang sopir bus dalam mengoperasikan bus tidak hanya menerapkan regulasi yang ada, namun juga harus ada keseimbangan terhadap tanggung jawab moral dan spiritual. Dengan menggabungkan pelaksanaan peraturan yang ada dengan menanamkan sikap keislaman, maka akan tercipta keselamatan, keamanan, dan kenyamanan penumpang selain itu juga dapat berpengaruh keberlanjutan sistem transportasi yang maslahat bagi masyarakat yang luas dan generasi mendatang.

BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian pembahasan yang telah dilakukan oleh penulis, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan mengenai kesadaran hukum sopir bus bagong terhadap peraturan menteri perhubungan nomor 29 tahun 2015 (studi di terminal landungsari) yaitu sebagai berikut :

1. Kesadaran hukum sopir bus Bagong terhadap Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Umum Dalam Trayek Menunjukkan belum dilaksanakan dengan baik pada saat pengoperasionalan bus. Ketentuan mengenai Standar Pelayanan Minimal tidak hanya dilihat dari segi teknis bus apakah layak jalan atau tidak, melainkan layanan yang diberikan oleh sopir bus kepada para penumpang sehingga memengaruhi aspek keamanan, kenyamanan, dan keselamatan penumpang.
2. Kesadaran hukum sopir bus Bagong di Terminal Landungsari dalam memenuhi standar layanan minimal menurut maqasid syariah belum terlaksana dengan baik, terkhusus pada aspek Hifzh An-Nafz atau penjagaan jiwa, hal ini dapat ditunjukkan seperti pada pelaksanaannya masih melakukan pemberhentian di tepi jalan yang sangat lama, selain itu juga sikap sopir dalam pengoperasionalan bus yang merokok,

sehingga hal ini sangat mengganggu keamanan dan kenyamanan para penumpang.

B. SARAN

Berdasarkan hasil dari uraian hasil dan analisis penelitian yang telah dipaparkan diatas, maka saran yang dapat diajukan oleh penulis sebagai berikut :

1. Peningkata pengawasan terhadap pengimplementasian standar pelayanan minial yng sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015. Serta menumbuhkan pemahaman tentang tanggung jawab hukum dengan melakukan sosialisasi berkala mengenai pentingnya keselamatan dan kenyamanan penumpang.
2. Menggunakan prinsip maqasid syariah dalam kegiatan sehari-hari untuk menjamin layanan yang lebih manusiawi dan beretika.

DAFTAR PUSTAKA

- Abu Hamid Muhammad bin Muhammad al-Ghazali [Imam Gazali]. *Mustashfa Min Ilmi al-Ushul*.1997.416-417
- Ade Ismayani, “Metedologi Penelitian,” Google Books, 73, diakses 1 oktober 2024.https://www.google.co.id/books/edition/METODOLOGI_PENELITIAN/-1rVDwAAQBAJ?hl=id&gbpv=1&bshv=rimc/1.
- Akbar, A. F., & Wibisono, R. E. (2023). Optimalisasi Angkutan Bus Kota Surabaya Berdasarkan Kesesuaian Standar Pelayanan Minimal Menggunakan Metode Important Performance Analysis (IPA), Studi Kasus: Bus Koridor F, Trayek Terminal Purabaya- Jalan. Rajawali via Jalan Diponegoro. *Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 1(2 (Agustus)), 234-248.
- Ali Zainuddin,*Metode Penelitian Hukum*(Jakarta:Sinar Grafika.2009)17
- Boemiya, Helmy, and Miftahus Surur. “Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021.” *Jurnal Pamator : Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo* 15, no. 2 (October 1, 2022): 241–58. <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>.
- Dr Muhammad Ramdhan.*Metode Penelitian* (Surabaya:Cipta Media Nusantara.2021)2
- Firman, F., Sudiarto, S., & Setiawan, Y. (2022). Tanggung Jawab Pengangkut Kepada Pengguna Jasa Angkutan Yang Dipindahkan Ke Bus Lain Dalam Keadaan Darurat (Studi Di PT. Titian Mas). *Commerce Law*, 2(1).
- Ifit Novita Sari Dkk.*Metode Penelitian Kualitatif* (Malang:Unisma Press.2022)180
- Jimmi Pinayungan, Heri Kusmanto & Isnaini. “Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Republik Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Jalan of the Minister of Transportation Regulation of the Republic of Indonesia on Traffic Safety Standards and Road Transportation.” *Jurnal Administrasi Publik* 8, no. 1 (2018).
- Maulida Hasanah, Febri Yuliani. “KUALITAS STANDAR PELAYANAN MINIMAL ANGKUTAN UMUM MASSAL BERBASIS JALAN (STUDI KASUS PADA TRANS METRO KOTA PEKANBARU).” *Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora* 1, no. 4 (2022).
- Muhammad Fitri Rahmadana, dkk. *Pelayanan Publik*. Janner Simarmata., 2020.
- Sinabutar, Nora Soraya. “Implementation of Batu Kuning Baturaja Terminal Based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 40 of 2015 Concerning Service Standards for the Implementation of Road Transportation Passenger Terminals.” *Administrative and Environmental Law Review* 1, no. 1 (September 29, 2020): 53–64. <https://doi.org/10.25041/aclr.v1i1.2084>.

- Sugiyanto, S., & Lestari, S. E. (2022). Pelayanan Bus Patas dan Ekonomi Pada Trayek Antar Kota. *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 24(1), 51-61
- Surur, M., & Boemiya, H. (2023). Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antarkota dan Antarprovinsi di Terminal Purabaya Tahun 2021. *Yustisia Tirtayasa: Jurnal Tugas Akhir*, 3(1), 18-33.
- Suhartoyo, Penumpang Bus Bagong Jurusan Malang-Jombang, wawancara (Malang, 31 Mei 2024)
- Soerjono Soekanto. 2002. Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum. Jakarta : Raja Grafindo Persada. Hal 215
- Nora, E. (2023). Upaya Kesadaran Hukum dan Kepatuhan Hukum dalam Masyarakat. *Nomos: Jurnal Penelitian Ilmu Hukum*, 3(2), 62-70.
- Amanda, Adistira Meidita. "Implementasi Kesadaran Hukum Ditinjau Dari Perspektif Masyarakat." *Nomos : Jurnal Penelitian Ilmu Hukum* 3, no. 3 (2023): 92–99. <https://doi.org/10.56393/nomos.v3i3.1613>.
- Ariostar, Ariostar, Ahmad Wildan Muttaqin, Adriadi Adriadi, Andiyan Andiyan, and Shendy Irawan. "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Trans Metro Bandung Koridor 1." *Jurnal Komposit* 6, no. 1 (2022): 9. <https://doi.org/10.32832/komposit.v6i1.6697>.
- Aziz, Noor Muhammad. "Urgensi Penelitian Dan Pengkajian Hukum Dalam Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan (Legal Research and Assessment of Urgency The Establishment of Legislation)." *Jurnal RechtsVinding Media Pembinaan Hukum Nasional* 1, no. 1 (2021): 18–19. https://rechtsvinding.bphn.go.id/jurnal/JURNAL_VOLUME_1_E-BOOK_2.pdf.
- Boemiya, Helmy, and Miftahus Surur. "Implementasi Standar Pelayanan Minimal Bus Antar Kota Dan Antar Provinsi Di Terminal Purabaya Tahun 2021." *Jurnal Pamator : Jurnal Ilmiah Universitas Trunojoyo* 15, no. 2 (2022): 241–58. <https://doi.org/10.21107/pamator.v15i2.18896>.
- Budianayasa, I Putu, and I Gusti Ngurah Wairocana. "Efektivitas Standar Pelayanan Angkutan Trans Sarbagita Berdasarkan Peraturan Gubernur Bali Nomor 11 Tahun 2011." *Journal Ilmu Hukum* 6, no. 3 (2018): 1–15.
- Civil, Paulus, Engineering Journal, Monalisa Bumbungan, M Rais Rachman, and Frengki Demmangngaya Timbang. "Kinerja Angkutan Umum Penumpang Dalam Kota Makale , Tana Toraja" 5, no. 3 (2023): 445–56.
- Dendi Rachmatsyah, Agus, Benny Wijaya, R Burham Isnanto, Elly Yanuarti, Ari Amir Alkodri, and Riyan Nugraha. "Penggunaan Pelayanan Sistem Transportasi Umum Bus Berbasis Web." *Teknomatika* 12, no. 01 (2022): 48–58.
- Farrah Wahida Mustafar, Mohamad Haiqal Danial Hamdan, Norfadzilah Jusoh, and Shamsilawati Mustafar. "Penjagaan Alam Sekitar Menurut Maqasid Syariah

- Dan Undang-Undang.” *Article* 3, no. 1 (2020): 96–112. <https://journal.kuim.edu.my/index.php/JLG/article/viewFile/748/597>.
- Firmansyah, Muhammad, Masrun Masrun, and I Dewa Ketut Yudha S. “Esensi Perbedaan Metode Kualitatif Dan Kuantitatif.” *Elastisitas - Jurnal Ekonomi Pembangunan* 3, no. 2 (2021): 156–59. <https://doi.org/10.29303/e-jep.v3i2.46>.
- Haqie, Nadiyah, Ariyani. “INOVASI PELAYANAN PUBLIK SUROBOYO BIS DI KOTA SURABAYA Zulfa Auliana Haqie.” *Inovasi Pelayanan Publik* 5 (2020): 23–30.
- Huda, Muhammad Miftahul, Suwandi Suwandi, and Aunur Rofiq. “Implementasi Tanggung Jawab Negara Terhadap Pelanggaran HAM Berat Paniai Perspektif Teori Efektivitas Hukum Soerjono Soekanto.” *IN RIGHT: Jurnal Agama Dan Hak Azazi Manusia* 11, no. 1 (2022): 115. <https://doi.org/10.14421/inright.v11i1.2591>.
- I Made Alam Kusumayana, Dkk. “ANALISIS KINERJA PELAYANAN ANGKUTAN UMUM BUS TRANS METRO DEWATA KORIDOR 1” 1, no. 3 (2023): 609–17.
- Indonesia, Kementerian Perhubungan. “Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 29 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 98 Tahun 2013 Tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.” Jakarta, 2015.
- Jufri, Khairil Anwar Al, Mohd Soberi Awang, and Mualimin Mochammad Sahid. “Maqasid Syariah Menurut Imam Al-Ghazali Dan Aplikasinya Dalam Penyusunan Undang-Undang Islam Di Indonesia.” *Malaysian Journal of Syariah and Law* 9, no. 2 (2021): 75–87. <https://doi.org/10.33102/mjssl.vol9no2.315>.
- Maulida Hasanah, and Febri Yuliani. “Kualitas Standar Pelayanan Minimal Angkutan Umum Massal Berbasis Jalan (Studi Kasus Pada Trans Metro Kota Pekanbaru).” *Dewantara : Jurnal Pendidikan Sosial Humaniora* 1, no. 4 (2022): 58–67. <https://doi.org/10.30640/dewantara.v1i4.367>.
- Meidiarti, Eka Rini. “Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Kota Berdasarkan Undang-Undang Perlindungan Konsumen Nomer 8 Tahun 1999.” *Journal GEEJ* 7, no. 2 (2020).
- Muhammad Fitri Rahmadana, Dkk. *Pelayanan Publik*. Medan: Yayasan Kita Menulis, 2020. https://www.academia.edu/download/37946841/20_artikel7.pdf.
- Musolli, Musolli. “Maqasid Syariah: Kajian Teoritis Dan Aplikatif Pada Isu-Isu Kontemporer.” *AT-TURAS: Jurnal Studi Keislaman* 5, no. 1 (2018): 60–81. <https://doi.org/10.33650/at-turas.v5i1.324>.
- Nasir, Gamal Abdul. “Kekosongan Hukum & Percepatan Perkembangan Masyarakat.” *Jurnal Hukum Replik* 5, no. 2 (2017): 172.

<https://doi.org/10.31000/jhr.v5i2.925>.

- Ningrum, Sofi Wahyu, Slamet Muchsin, and Roni Pindahanto Widodo. "Evaluasi Kinerja Pelayanan Dinas Perhubungan Dalam Bidang Transportasi Umum Perkotaan (Studi Pada Dinas Perhubungan Kota Malang Provinsi Jawa Timur)." *Jurnal Respon Publik* 13, no. 2 (2019): 53–61.
- Rahayu, Afifah Endah, Zainal Arifin, and Wachid Hasyim. "Standar Pelayanan Kenyamanan Angkutan Umum: Analisis Pasal 141 Ayat (1) Huruf C Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan." *Legal Standing Jurnal Ilmu Hukum* 7, no. 1 (2023): 95–112.
- Refiyanni, Meidia, and Cut Suciatina Silvia. "Analisa Tingkat Layanan Jalan Menggunakan Metode Standar Pelayanan Minimal (SPM)." *Teknik Sipil & Teknologi Konstruksi* 5, no. 1 (2019): 49–60. <http://jurnal.utu.ac.id/jtsipil/article/view/1993%0Ahttp://jurnal.utu.ac.id/jtsipil/article/viewFile/1993/1450>.
- Rizki, F M, and A Susanti. "Analisis Efektivitas Dan Efisiensi Pelayanan Angkutan Umum Pedesaan (Lyn) Rute Trayek Desa Metatu-Terminal Gubernur Suryo Kabupaten Gresik." *Jurnal Media Publikasi Terapan ...* 1, no. 3 (2023): 249–61. <https://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/view/26400%0Ahttps://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/download/26400/10690>.
- Roslan, Muhammad Mustaqim, and Anwar Osman Zainuri. "Teori Hifz Al-Nafs Dalam Maqasid Syariah: Analisis Pendalilan." *Journal of Muwafaqat* 6, no. 1 (2023): 1–13. <https://doi.org/10.53840/muwafaqat.v6i1.121>.
- Salsabilah S, Truly Andira, S Kamran Aksa, and Rimba Arief. "Analisis Pelayanan Transportasi Massal Dalam Memenuhi Perjalanan Masyarakat Di Wilayah Mamminasata (Studi Kasus: Teman Bus Trans Mamminasata Di Kota Makassar)." *Journal of Urban Planning Studies* 2, no. 2 (2022): 163–70. <https://doi.org/10.35965/jups.v2i2.293>.
- Sari, Kiki Yunita, and Linayati Lestari. "ANALYSIS FUNCTION CONTROL OF PERIODIC TEST BY THE DEPARTMENT OF TRANSPORTATION TOWARD CITY TRANSPORTATION PENDAHULUAN Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 5 Ayat 2 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Menjelaskan Bahwa "Pembinaan Lalu Lintas D" 8, no. 3 (2019): 432–48.
- Sawir, Muhammad. *Birokrasi Pelayanan Publik (Konsep, Teori, Dan Aplikasi)*. Deepublish Publisher. Sleman: Deepublish Publisher, 2020. http://scioteca.caf.com/bitstream/handle/123456789/1091/RED2017-Eng-8ene.pdf?sequence=12&isAllowed=y%0Ahttp://dx.doi.org/10.1016/j.regsciurbeco.2008.06.005%0Ahttps://www.researchgate.net/publication/305320484_SISTEM_PEMBETUNGAN_TERPUSAT_STRATEGI_MELESTARI.
- Setiyanto, Danu Aris. "Maqasid As-Syariah Dalam Pandangan Al-Gazzali (450-

505 H/ 1058-1111 H).” *Ijtihad: Jurnal Hukum Islam Dan Pranata Sosial* 35 (2019): 1–9. <https://doi.org/https://journals.fasya.uinib.org/index.php/ijtihad/issue/view/5>.

Sinabutar, Nora Soraya. “Implementation of Batu Kuning Baturaja Terminal Based on the Regulation of the Minister of Transportation Number 40 of 2015 Concerning Service Standards for the Implementation of Road Transportation Passenger Terminals.” *Administrative and Environmental Law Review* 1, no. 1 (2020): 53–64. <https://doi.org/10.25041/aclr.v1i1.2084>.

Syafira, Audila. “Peran Dinas Perhubungan Kota Medan Dalam Pengawasan Transportasi Umum Rute Marelan-Amplas (Studi Di Dinas Perhubungan Di Kota Medan).” *Jimhum* 2, no. 1 (2022): 1–20.

Syahrizal, Hasan, and M. Syahrani Jailani. “Jenis-Jenis Penelitian Dalam Penelitian Kuantitatif Dan Kualitatif.” *Jurnal QOSIM Jurnal Pendidikan Sosial & Humaniora* 1, no. 1 (2023): 13–23. <https://doi.org/10.61104/jq.v1i1.49>.

Umam, Ukrimatul, and Adianto Adianto. “Efektivitas Mal Pelayanan Publik (MPP) Kementerian Pendayagunaan Aparatur Negara Dan Reformasi Birokrasi Dalam Pelaksanaan Pelayanan Publik.” *Jurnal Humaniora: Jurnal Ilmu Sosial, Ekonomi Dan Hukum* 4, no. 1 (2020): 160–65. <https://doi.org/10.30601/humaniora.v4i1.600>.

Zulkarnain, Umar. “Analisis Kebijakan Standar Pelayanan Minimal Untuk Peningkatan Kualitas Layanan Publik Daerah.” *Jurnal Analisis Dan Kebijakan Publik* 3, no. 1 (2017): 1–13.

LAMPIRAN

Wawancara dengan Sopir Bus Bagong jurusan Malang-Jombang



Wawancara dengan sopir Bus Bagong jurusan Malang-Ponorogo



Wawancara dengan sopir Bus Bagong jurusan Malang-Kediri



Pemberian izin UPT LLAJ untuk melakukan Penelitian



Pertanyaan Wawancara

1. Sudah berapa tahun menjadi sopir bus bagong
2. Apakah banyak perbedaan dari sistem bus bagong selama menjadi sopir
Seperti target, biaya tarif
3. Selama menjadi sopir bus bagong dimana titik2 pemberhentian bus untuk mencari penumpang? Biasanya berapa lama pemberhentian untuk mencari penumpang ?
4. Normalnya jika sesuai jadwal itu jam berapa jam bus beroperasi dari terminal pemberhentian sampai terminal tujuan
5. Seringnya berapa jam berhenti ,dan paling banyak penumpang naik dititik mana ?
6. Berapa kali satu bus bagong ber operasi tiap harinya ?
7. Pengoperasian didasarkan target atau sesuai jadwal ?

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



Nama	:	Hasna Rahmawati
Jenis Kelamin	:	Perempuan
Tempat/Tanggal Lahir	:	Jombang, 03 Juli 2003
Agama	:	Islam.
Perguruan Tinggi	:	UIN Maulana Malik Ibrahim Malang.
Jurusan	:	Hukum Ekonomi Syariah.
Alamat di Malang	:	Jl. Mertojoyo Selatan, No. 19, Gang.1, Kelurahan Merjosari, Kecamatan Lowokwaru, Kota Malang.
Alamat Rumah	:	RT. 03, RW. 03, Dusun Mireng, Desa Sumberagung, Kecamatan Megaluh, Kabupaten Malang.
Nomor Handphone	:	085806500463
Email	:	hasnaarahmaa333@gmail.com

