

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Bangsa Indonesia merupakan salah satu bangsa yang kaya akan pluralisme (bermacam-macam agama, pulau, bahasa, suku, adat, ras dan lain-lain) dan juga masyarakat yang padat akan penduduknya. Dengan padatnya penduduk maka perlu adanya penataan ruang masyarakat oleh pemerintah di masing-masing daerah, khususnya dalam hal transportasi.

Transportasi adalah hal-hal yang berkaitan dengan pemindahan orang atau barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya.¹ Karena manusia selalu melakukan perpindahan dalam hidupnya atau dapat kita sebut transportasi. Transportasi dilakukan dari suatu tempat ke tempat lain. Manusia melakukan transportasi untuk memenuhi kebutuhannya ditempat yang berbeda. Dalam bertransportasi manusia menggunakan berbagai kendaraan baik itu milik pribadi, ataupun kendaraan umum yang berbeda-beda jenisnya.

Di kota Serang daya beli kendaraan masyarakat yang terus meningkat membuat jumlah kendaraan pribadi juga terus bertambah, sehingga masyarakat kebanyakan lebih memilih kendaraan pribadi. Beberapa kebijakan pemerintah sudah dibuat hanya saja dalam pelaksanaannya yang kurang serius. Seperti perawatan

¹ Maman Djumantri, *Kamus Penata Ruang* (Jakarta : Direktorat Jendral Tata Ruang Kementrian Agraria dan dan Tata Ruang/Badan Pertahanan Nasional, Tahun 2009), Edisi 3, h. 274.

kendaraan umum baik itu bis, angkutan kota, juga tempat pemberhentian seperti terminal maupun halte.

Tidak hanya permasalahan di atas, penyelenggaraan angkutan umum kerap menjadi sumber permasalahan sosial baik aksi merebut penumpang atau menyelinpi pengendara angkutan umum yang lain. Persoalan ini tentu menimbulkan permasalahan yang rumit ketika pemerintah akan melakukan peningkatan kualitas pelayanan angkutan umum. Hal ini terjadi karena paradigma penyelenggaraan angkutan umum masih lebih sebagai fasilitas sosial-ekonomi bagi masyarakat. Ujung dari kondisi yang demikian adalah masyarakat penggunanya yang harus menanggung berbagai risikonya, termasuk pembayaran transport yang mahal.

Hal lain yang juga sering dijumpai di sebagian besar kota-kota di Indonesia terhadap penyelenggaraan angkutan umum adalah kualitas pelayanan yang sangat buruk kepada penggunanya, disamping aspek perilaku pengemudinya dalam berlalulintas yang cenderung menimbulkan dampak negatif terhadap pengguna jalan lainnya dan berdampak pada menurunkan kinerja lalulintas kota, ditambah trayek angkutan kota yang kurang tersusun rapih yang dibuktikan dengan banyaknya kendaraan angkutan kota yang masih berlalu lalang memarkirkan kendaraannya di sembarang tempat dan banyak yang beroperasi tidak sesuai dengan jalur ataupun rute yang telah ditetapkan. Kondisi tersebut, dapat diduga juga sebagai akibat dari lemahnya sistem manajemen penyelenggaraan angkutan umum, dimana secara kelembagaan menerapkan model deregulasi, yaitu model dimana dalam implementasi penyelenggaraan angkutan kota posisi pemerintah (kota) sebagai pihak pembuat

kebijakan (perencana sistem) dan sekaligus sebagai pihak pemberi ijin penyelenggaraannya, dalam hal ini tidak melakukang pengawasan langsung terhadap keberjalanan pengoperasian angkutannya.

Dalam UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, tertulis bahwa negara bertanggung jawab atas lalu lintas dan angkutan jalan dan pembinaanya dilakukan oleh pemerintah (pasal 5) dan penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan dalam kegiatan pelayanan langsung kepada masyarakat dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum dan/atau masyarakat (pasal 7). Artinya bahwa pengadaan dan penyelenggaraan angkutan umum dalam hal peraturan dan pelaksanaan itu ada pada kebijakan pemerintah. Karena kebijakan ini menyangkut kepentingan orang banyak yang mampu mendukung kegiatan sosial ekonomi, maka penyelenggaraan angkutan umum harus diatur secara ketat dan bijaksana oleh pemerintah.

Jika melihat secara langsung kondisi di Indonesia saat ini persoalan angkutan umum yang lebih dominan dalam pengoperasiannya adalah dari para pihak swasta yang bebas membuka usaha angkutan umum baik angkutan orang maupun angkutan barang. sementara peraturan yang kurang jelas menjadikan banyak pelanggaran-pelanggaran dan pemerintah kesulitan dalam mengatur penyelenggaraannya di lapangan. Tidak hanya itu, pengguna kendaraan pribadi baik beroda empat ataupun beroda dua cenderung lebih tinggi di kota-kota besar. Hal ini disebabkan karena kondisi pelayanan angkutan umum yang buruk dan kurang nyaman yang langsung

dirasakan oleh masyarakat. Kondisi tersebut tentu membuat jalanan menjadi lebih ramai dan akhirnya macet tidak bisa dihindari oleh para pengguna jalan.

Jika melihat secara langsung kondisi di Indonesia saat ini persoalan angkutan umum yang lebih dominan dalam pengoperasiannya adalah dari para pihak swasta yang bebas membuka usaha angkutan umum baik angkutan orang maupun angkutan barang. Untuk menangani hal demikian tentu dalam proses penyediaan angkutan umum ini tentu tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintahan pusat saja, pemerintahan daerah pun mempunyai tanggung jawab besar terhadap keberjalanan angkutan umum, baik pemerintah daerah provinsi maupun kota/kabupaten itu sama-sama memiliki kewajiban untuk mengatur dan menjamin ketersediaan angkutan umum, sebagaimana dijelaskan dalam pasal 139 ayat 2 dan 3 UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah sebagai berikut Ayat 2 Pemerintahan Daerah Provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang antarkota dalam provinsi, Ayat 3 Pemerintahan Daerah Kabupaten/Kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan/atau barang dalam wilayah kabupaten/kota. Dari ayat tersebut jelas bahwa kebijakan penyelenggaraan angkutan umum tidak hanya dilakukan oleh pemerintahan pusat saja, pemerintahan daerah pun memiliki kewenangan dalam mengatur dan menyelenggarakan angkutan umum di dalam wilayah provinsi maupun kabupaten/kota itu sendiri.

Sebagai mana yang dijelaskan dalam konsep otonomi daerah bahwa daerah otonom atau pemerintah daerah berhak mengatur dan mengurus urusan rumah

tangganya sendiri selama aturan tersebut tidak bertentangan dengan aturan undang-undang yang berlaku. Hal demikian dijelaskan secara tegas oleh Dr. H. Utang Rosidin, S.H., M.H. bahwa daerah otonom adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batas-batas wilayah yang berwenang mengatur dan mengurus urusan pemerintahan dan kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam sistem Negara Kesatuan Republik Indonesia.²

Maka disini lah peran dari pemerintah daerah yang sangat di butuhkan untuk memenej dan mengatur keberadaan angkutan umum dan peran masyarakat dalam membantu keberjalanan siklus transportasi di wilayahnya. Karen transportasi merupakan kebutuhan sekunder sebagai pelengkap kehidupan manusia sebagai alat transportasi untuk memenuhi kebutuhan hidup dengan cara berpindah posisi dari posisi tempat yang satu ke tempat yang lain.

Dari akar permasalahan di atas maka penulis mempunyai keinginan untuk meneliti permasalahan tersebut, yang Insyaa'a Allah akan dituangkan dalam bentuk penelitian skripsi yang berjudul **“PENGATURAN DAN PELAKSANAAN ANGKUTAN UMUM BERDASARKAN UU NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DALAM ERA OTONOMI DAERAH (Studi Kasus di Kota Serang)”**.

² Utang Rosidin, *Otonomi Daerah dan Desentralisasi* (Bandung : Pustaka Setia, Tahun 2015), h. 75

B. Fokus Penelitian

Dari pembahasan latar belakang masalah diatas, maka telah tergambar fokus penelitian yang akan dibahas, agar lebih terfokus pada pokok permasalahan yang ada sesuai pembahasan dan tujuannya, serta dalam penelitiannya tidak menyimpang dari sarana yang ada. Penulis meneliti tentang Pengaturan dan Pelaksanaan Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Era Otonomi Daerah (Studi Kasus di Kota Serang)/

C. Perumusan Masalah

Dari pembahasan latar belakang masalah diatas, telah tergambar permasalahan-permasalahan, agar terfokus pembahasan yang di hadapi, maka penulis membatasi perumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan angkutan umum berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan ?
2. Bagaimana pelaksanaan angkutan umum di kota Serang ?
3. Bagaimana permasalahan dan solusi dalam mengatur angkutan umum ?

D. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan diatas, maka dalam penulisan penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui Bagaimana pengaturan angkutan umum berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam era otonomi daerah.

2. Untuk mengetahui pelaksanaan angkutan umum di kota Serang.
3. Untuk mengetahui permasalahan dan solusi dalam mengatur angkutan umum.

E. Manfaat/Signifikasi Penelitian

Adapun manfaat yang penulis harapkan dalam skripsi ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis

Hasil penulisan ini diharapkan dapat memberi manfaat pengembangan ilmu pengetahuan pada umumnya dan menambah bahan pustaka mengenai Pengaturan dan Pelaksanaan Angkutan Umum Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam Era Otonomi Daerah.

2. Manfaat praktis

Adapun manfaat praktis yang penulis harapkan dalam penelitian ini yaitu sebagai sumbangan pemikiran terhadap penerapan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan melalui konsep otonomi daerah dalam pengaturan dan pelaksanaan angkutan umum.

F. Penelitian Terdahulu yang Relevan

Penelitian terdahulu yang pernah dilakukan oleh pihak lain yang dipakai sebagai bahan masukan serta bahan pengkajian berkaitan dengan penelitian ini antara lain:

1. **NAYYATI** dari Universitas Islam Negeri Sultan Maulana Hasanuddin Banten pada tahun 2017 dengan judul : **“PENGATURAN DAN PELAKSANAAN PERDA NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA PASAL 29 AYAT (2) TERHADAP KETERTIBAN TRAYEK ANGKUTAN UMUM DALAM KONTEKS OTONOMI DAERAH (Study Kasus di Kota Serang)”**

Kesimpulan yang di peroleh oleh penelitian ini adalah bahwa Kota Serang sebagai daerah otonom mempunyai tanggung jawab untuk mengurus urusan rumah tangga daerahnya sendiri, membuat suatu pengaturan/kebijakan khususnya tentang transportasi. Pemerintah kota Serang telah berupaya melakukan melakukan penataan dibidang transportasi melalui pembenahan jaringan trayek angkutan umum di Kota Serang. Karena dalam pelaksanaanya yang masih belum maksimal yang dilihat dari bulan maret 2017, terbukti masih banyak pelanggar lalu lintas yang dilakukan oleh para supir angkutan kota. Kendala-kendala dalam mengatur angkutan umum di Kota Serang disebabkan oleh beberapa faktor, yaitu : *Pertama*, belum tercapainya tujuan dari Peraturan Daerah Kota Serang Nomro 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komuikasi dan Informatika, karena kurangnya sikap empati dan kesadaran dari para supir dan perlum adanya perwal yang mengatur terlait rencana umum jaringan trayek yang di sesuaikan dengan perda.

Kedua, kurangnya tenaga Penyidik Pegawai Negeri Sipil (PPNS) serta terjadinya *overlapping* (tumpang tindih) kewenangan antara Dishub Kota Serang dengan Polres Kota Serang. *Ketiga*, minimnya anggaran yang disiapkan untuk pengawasan dan pengendalian. *Keempat*, kurang tegasnya sanksi yang diberikan. *Kelima*, kurangnya dukungan sosial dari sasaran kebijakan (supir angkutan umum kota Serang) dan kurangnya dukungan politis dari Setda Kota Serang.

2. **FIRSTYANA GUSTI AYU** dari Universitas Sultan Ageng Tirtayasa pada tahun 2017 dengan judul : **“IMPLEMENTASI PERATURAN DAERAH KOTA SERANG NOMOR 13 TAHUN 2014 TENTANG PENYELENGGARAAN PERHUBUNGAN, KOMUNIKASI DAN INFORMATIKA (Studi Pada Trayek Angkutan Umum Kota Serang)”**

Kesimpulan yang di peroleh oleh penelitian ini adalah Penyelenggaraan pelayanan angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek di Kota Serang berlandaskan pada Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika. Pada pelaksanaannya, penyelenggaraan angkutan umum tersebut menemui berbagai permasalahan seperti belum tertibnya trayek angkutan umum di Kota Serang; lemahnya pengawasan dari Dishubkominfo Kota Serang; kurangnya tenaga di lapangan dan PPNS di Dishubkominfo Kota Serang; belum adanya Rencana Umum

Jaringan Trayek yang disesuaikan dengan Perda serta belum tersedianya sarana dan prasarana yang memadai. Hal demikian disebabkan oleh Peraturan Daerah Kota Serang Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Perhubungan, Komunikasi dan Informatika belum maksimal karena kurangnya sikap empati dari para sopir, adanya tumpang tindih kewenangan antara Dishubkominfo Kota Serang dan Polres Kota Serang, serta kurangnya dukungan sosial dari sasaran kebijakan dan kurangnya dukungan dari elite politik.

G. Kerangka Pemikiran

Dalam penelitian ini penyusun menggunakan beberapa kerangka teori yang relevan dengan masalah yang ada sebagai dasar untuk menganalisis, yaitu:

A. Pentingnya Transportasi

Transportasi atau pengangkutan merupakan bidang kegiatan yang sangat penting dalam kehidupan masyarakat Indonesia. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.³ Hal lain yang juga tidak kalah pentingnya akan kebutuhan alat transportasi adalah kebutuhan

³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga* (Bandung : Citra Aditya Bakti, Tahun 1998), h. 7

kenyamanan, keamanan, dan kelancaran pengangkutan yang menunjang pelaksanaan pembangunan yang berupa penyebaran kebutuhan pembangunan, pemerataan pembangunan, dan distribusi hasil pembangunan diberbagai sektor ke seluruh pelosok tanah air misalnya, sektor industri, perdagangan, pariwisata, dan pendidikan.

Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, mengembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.⁴

B. Distribusi Kendaraan

Karakteristik lalu lintas di sebagian besar negara berkembang sangat bervariasi, mulai dari pejalan kaki, sepeda, sedan, sampai truk dan bus besar. Pada kategori ini, pengguna jalan sebagian besar dikuasai oleh sepeda motor. Lain halnya dengan negara yang sudah maju, para penggunaan sepeda motor lebih sedikit. Penggunaan kendaraan pribadi cenderung lebih tinggi di kota-kota Negara berkembang. Hal ini disebabkan kondisi pelayanan angkutan umum yang buruk dan kurang nyaman. Kelompok masyarakat pengguna jasa

⁴ Abbas Salim, *Manajemen Transportasi* (Jakarta : Raja Grafindo, Tahun 2006), h. 2

transportasi di perkotaan terdiri dari 2 (dua) kelompok yaitu kelompok *choice* dan kelompok *captive*. Kelompok *choice*, terdiri dari orang-orang yang dapat menggunakan kendaraan pribadi dan mempunyai pilihan untuk memenuhi kebutuhan mobilitasnya, apakah mau menggunakan kendaraan pribadi atau angkutan umum. Sedangkan kelompok *captive* terdiri dari orang-orang yang tidak dapat memiliki atau menggunakan kendaraan pribadi, sehingga tidak ada pilihan lain lagi, selain menggunakan angkutan umum. Jika pelayanan angkutan umum yang buruk, maka kelompok *captive* ini berusaha memenuhi kebutuhan akan jasa transportasi menjadi kelompok *choice* dan ini banyak terjadi di masyarakat perkotaan negara berkembang.

Dalam penyelenggaraan system angkutan umum ada beberapa pihak yang terkait, Yaitu pengguna (user), pengusaha (operator) dan pemerintah (regulator). Masing- masing pihak memiliki kepentingan sendiri- sendiri dan kebijakan yang diambil dapat mengakomodir seluruh pihak tersebut sesuai dengan fungsi, hak dan kewajibannya yang termuat dalam suatu peraturan atau perundangan (enforcement).⁵

C. Paradigma penanganan angkutan umum

Dalam angkutan umum ada dua bagian yang harus dipisahkan cara penanganan yang berbeda. *Pertama* angkutan umum terpilih, khususnya yang

⁵ M. Pujo Siswoyo, *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum* *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, Vol. 10, No. 2 (Juli 2006) Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang (UNNES), h. 173.

menyangkut kepentingan orang tertentu yaitu mereka yang mampu membayar dan yang *kedua* adalah angkutan umum publik. Angkutan umum terpilih jarang membawa masalah sosial yang besar, sebab menyangkut jenis angkutan yang hanya bisa dinikmati atau yang khusus disediakan untuk masyarakat mampu, misalnya taksi. Kenaikan tarif pada jenis angkutan umum terpilih belum pernah membawa masalah, misalnya dengan didemo oleh masyarakat yang merasa keberatan. Penanganan angkutan publik yang massal dengan tarif yang wajar dan terjangkau hingga lapisan terendah, harus dilakukan secara berhati-hati. Angkutan jenis ini masuk dalam kategori tulang punggung penggerak kegiatan masyarakat banyak dalam menjalankan roda kehidupan, sebab mampu mengangkut orang banyak dalam waktu singkat bila dibandingkan kendaraan pribadi.

Kebutuhan angkutan umum bagi masyarakat perkotaan tak ubahnya seperti kebutuhan untuk air minum, listrik dan pelayanan masyarakat lainnya. Tanpa angkutan umum bisa dikatakan kehidupan sosial ekonomi di suatu wilayah atau daerah akan macet. Dengan seketika aparat pemerintah menyiapkan armada yang ada untuk mengangkut penumpang.⁶

Dengan menganut konsep pelayanan ini sebaiknya semua pihak dapat berkompromi untuk bisa menciptakan sistem angkutan umum yang baik.

⁶ M. Pujo Siswoyo, *Kebijakan dan Tantangan Pelayanan Angkutan Umum* *Jurnal Teknik Sipil dan Perencanaan*, Vol. 10, No. 2 (Juli 2006) Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Negeri Semarang (UNNES) h. 175-176.

Kebijakan dan regulasi masalah angkutan umum harus dilandasi oleh konsep pelayanan. Komprominya, bagaimana peran serta setiap pihak dalam operasi angkutan umum dapat dioptimalkan. Idealnya, seperti juga yang lazim di beberapa tempat terdapat kebijakan dan regulasi yang mampu menarik minat masyarakat untuk ikut serta dalam pengelolaannya. Salah satunya adalah dengan memberi insentif bagi pengusaha angkutan umum, melalui mekanisme subsidi langsung maupun berupa keringana biaya atau kemudahan lain. Keinginan untuk itu harus dimulai dari pemerintah selaku pemegang mandat untuk memberikan pelayanan angkutan umum, terutama pemerintah daerah yang mengetahui langsung kondisi keadaan setempat setelah adanya sistem otonom. Karena daerah otonom adalah kesatuan masyarakat hukum yang mempunyai batasan daerah tertentu yang berwenang mengatur dan mengurus kepentingan masyarakat setempat menurut prakarsa sendiri berdasarkan aspirasi masyarakat dalam ikatan Negara Kesatuan Republik Indonesia.⁷ Sehingga pemerintah daerah dituntut kerelaannya untuk melepaskan sebagian dari pos sumber pendapatannya, dengan imbalan perbaikan kualitas dari sistem transportasi kotanya.

H. Metode Penelitian

Dalam metode penelitian skripsi ini, penulis mengambil langkah-langkah sebagai berikut :

⁷ HAW Widjaja, *Otonomi Daerah dan Daerah Otonom* (Jakarta : PT Raja Grafindo Persada, Tahun 2002), h. 76

1. Pendekatan dan Jenis Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode studi kasus (*Fiel Research*) yang bersifat deskriptif kualitatif dengan menggunakan pendekatan yuridis sosiologis, dimana pendekatan yuridis sosiologis tersebut mengacu kepada norma-norma hukum yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan dan keputusan pengadilan serta norma-norma yang hidup dan berkembang dalam masyarakat.⁸ Penelitian ini lebih memuat kepada kejelasan peneliti serta menekankan terhadap aspek analisa kajian, terutama dalam mencari informasi dan data yang memiliki hubungan dengan obyek penelitian.

Dalam penelitian kualitatif data yang dihasilkan berbentuk kalimat, kata dan gambar untuk mengeksplorasi bagaimana kenyataan sosial yang terjadi dengan mengidentifikasi variable yang sesuai dengan masalah dan unit yang di teliti, adapun yang penulis teliti adalah Pengaturan dan Pelaksanaan Angkutan Umum Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Era Otonomi Daerah (Studi Kasus di Kota Serang).

2. Teknik Pengolahan Data

Penulis dalam skripsi ini menggunakan dua sumber pokok dalam pengumpulan data, yakni sumber primer dan sumber sekunder, adapun rincian masing-masing sumber yaitu:

⁸ Zainudin Ali, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta : Sinar Grafika, Tahun 2011) h. 105

- a. Data primer atau data tangan pertama adalah data yang diperoleh langsung dari subjek penelitian dengan mengenakan alat pengukuran atau alat pengambilan data langsung dari subjek sebagai sumber informasi yang dicari.
- b. Data sekunder atau data tangan kedua adalah data yang diperoleh lewat pihak lain, tidak langsung diperoleh oleh peneliti dari subjek penelitiannya. Seperti wawancara (*interview*), yaitu dengan menggali informasi dari data wawancara kepada pihak DISHUB. Data sekunder bisa berwujud data dokumentasi atau laporan yang telah tersedia.⁹

3. Teknik Pengolahan Data

Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengolahan data dengan Teknik Induktif, Induktif adalah pengambilan kesimpulan dimulai dari pernyataan atau fakta-fakta khusus menuju sifat-sifat yang bersifat umum, tetapi dari fakta atau data khusus berdasarkan pengamatan di lapangan atau pengalaman empiris. Data dan fakta hasil pengamatan empiris disusun, diolah, dikaji, untuk kemudian ditarik maknanya dalam bentuk pernyataan atau kesimpulan yang bersifat umum.

4. Teknik Penulisan Skripsi

Penulisan skripsi ini berpedoman pada Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syariah yang di terbitkan oleh Fakultas Syariah tahun 2017.

⁹ Syaifudin Anwar, *Metode Penelitian* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, Tahun 1997), h.91

I. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan penulis dalam menyusun skripsi ini, maka penulis membagi menjadi 5 bab dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : penulis memaparkan pendahuluan, yang meliputi : Latar Belakang Masalah, Identifikasi Masalah, Batasan Masalah, Perumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat/Signifikansi Penelitian, Penelitian Terdahulu yang Relevan Kerangka Pemikiran, Metode Penelitian dan Sistematika Pembahasan.

BAB II : Kondisi Objektif Lokasi Penelitian yang meliputi : Sejarah Kota Serang, Visi Misi Kota Serang, Kondisi Geografis Kota Serang, Kondisi Demografi Kota Serang, Jumlah Penduduk Kota Serang, Indikator Pendidikan di Kota Serang, Pemerintahan Kota Serang.

BAB III : Kajian Teoritis tentang Otonomi Daerah yang meliputi : Pengertian Otonomi Daerah, Asas-asas Penyelenggaraan Pemerintahan Daerah di Negara Kesatuan, Status Daerah Otonom dan Visi dan Konsep Otonomi Daerah.

BAB IV: Analisis Pengaturan Dan Pelaksanaan Angkutan Umum Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Dalam Era Otonomi Daerah yang meliputi : Pengaturan Angkutan Umum berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Pelaksanaan Angkutan Umum di Kota Serang, Permasalahan dan Solusi Dalam Mengatur Angkutan Umum.

BAB V : Penutup Meliputi Kesimpulan dan Saran