

**KEBIJAKAN PEMBEBASAN JALUR TERHADAP PRAKTIK  
SEWA JASA ANGKUTAN KOTA DI PURWOKERTO  
PERSPEKTIF *MAŞLAĤAH*  
(Studi Kasus Angkutan Kota Di Purwokerto)**



**SKRIPSI**

**Disusun dan Diajukan Kepada Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri  
Profesor K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto Untuk Memenuhi Persyaratan  
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Hukum (S.H)**

**Oleh :  
Titin Nursoleha  
NIM. 2017301068**

**PROGRAM STUDI HUKUM EKONOMI SYARIAH  
FAKULTAS SYARIAH  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI PROF. K. H. SAIFUDDIN ZUHRI  
PURWOKERTO  
2024**

## PERNYATAAN KEASLIAN

Dengan ini saya

Nama : Titin Nursoleha  
Nim : 2018301068  
Jenjang : S1  
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah  
Fakultas : Syariah

Dengan ini menyebabkan bahwa naskah skripsi yang berjudul **Kebijakan Pembebasan Jalur Terhadap Praktik Sewa Jasa Angkutan Kota Di Purwokerto Perspektif *Maṣlahah* (Studi Kasus Angkutan Kota di Purwokerto)** ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian atau karya saya sendiri. Hal-hal yang bukan karya saya dalam skripsi ini, diberi tanda citasi dan ditunjukkan dalam daftar pustaka.

Apabila kemudian hari terbukti pernyataan saya tidak benar, maka saya bersedia menerima sanksi akademik berupa pencabutan skripsi dan gelar akademik yang saya peroleh.

Purwokerto, 26 September 2024

Saya yang menyatakan



Titin Nursoleha

Nim. 2017301068

## PENGESAHAN

Skripsi berjudul:

**Kebijakan Pembebasan Jalur terhadap Paraktik Sewa Jasa Angkutan Kota di Purwokerto Perspektif Masalah (Studi Kasus Angkutan Kota Di Purwokerto)**

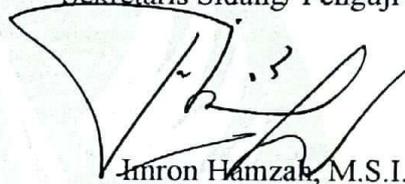
Yang disusun oleh **TITIN NURSOLEHA (NIM. 2017301068)** Program Studi **Hukum Ekonomi Syariah**, Fakultas Syari'ah Universitas Islam Negeri Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto, telah diujikan pada tanggal **09 Oktober 2024** dan dinyatakan telah memenuhi syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H.) oleh Sidang Dewan Penguji Skripsi.

Ketua Sidang/ Penguji I



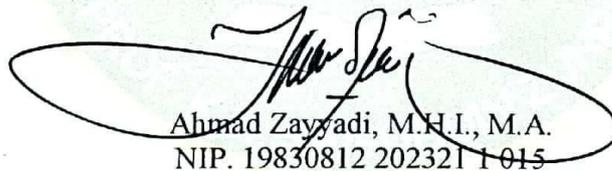
M. Wildan Humaidi, M.H.  
NIP. 19890929 201903 1 021

Sekretaris Sidang/ Penguji II



Imron Hamzak, M.S.I.  
NIP. 19840131 201903 1 003

Pembimbing/ Penguji III



Ahmad Zayyadi, M.H.I., M.A.  
NIP. 19830812 202321 1 015

Purwokerto, 11 Oktober 2024

Dekan Fakultas Syari'ah



Dr. H. Supary, S.Ag, M.A.  
NIP. 19700705 200312 1 001

## NOTA DINAS PEMBIMBING

Purwokerto, 26 September 2024

Hal : Pengajuan Munaqosah  
Lampiran : 4 Eksemplar

Kepada Yth.  
Dekan Fakultas Syariah  
UIN Prof. K. H Saifudin Zuhri  
Di Purwokerto

*Assalamualaikum Wr. Wb.*

Setelah melakukan bimbingan, telah, arahan dan koreksi, maka melalui surat ini saya sampaikan bahwa:

Nama : Titin Nursoleha  
NIM : 2017301068  
Program Studi : Hukum Ekonomi Syariah  
Fakultas : Syariah  
Judul Skripsi : Kebijakan Pembebasan Jalur Terhadap Praktik Sewa Jasa Angkutan Kota Di Purwokerto Perspektif *Maṣlahah* (Studi Kasus Angkutan Kota di Purwokerto)

Skripsi tersebut sudah dapat diajukan kepada Dekan Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Prof. K. H Saifudin Zuhri Purwokerto untuk dimunaqosahkan dalam rangka memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H).

Demikian, atas perhatian Bapak, saya mengucapkan terimakasih.

*Wassalamualaikum Wr. Wb*

Pembimbing, 26 September 2024



Ahmad Zayyadi, M. A., M. H. I.  
NIP. 19830830 202321 1 014

**Kebijakan Pembebasan Jalur Terhadap Praktik Sewa Jasa Angkutan Kota  
Di Purwokerto Perspektif *Maṣlahah*  
(Studi Kasus Angkutan Kota Di Purwokerto)  
ABSTRAK**

**Titin Nursoleha  
NIM. 2017301068**

**Fakultas Syariah Program Studi Hukum Ekonomi Syariah  
UIN Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto**

Keberadaan angkutan umum perkotaan salah satunya ditemukan di Kota Purwokerto, Kabupaten Banyumas. Semua angkutan menggunakan papan/stiker informasi yang memudahkan para penumpang mengetahui arah dan tujuannya. Namun pada tahun 2019 muncul adanya kebijakan pelepasan sementara, kebijakan tersebut terjadi saat musim pandemi sampai tahun 2023 yang mengakibatkan sebagian penumpang dan supir angkutan bingung, meluasnya wilayah yang dijangkau, sepi peminat angkutan dan lain-lain. Berdasarkan observasi awal dari adanya larangan tersebut banyak yang dirugikan terutama pada penumpang, sopir angkot dan jasa penyelenggara angkutan kota. Namun juga dinilai memberikan manfaat bagi supir angkutan untuk kondisi seperti ini.

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian lapangan yakni pengumpulan informasi terhadap realitas peristiwa yang sedang berlangsung. Sumber data primer dalam penelitian ini mendapatkannya dengan wawancara langsung terhadap beberapa pihak yaitu para penumpang, supir angkutan dan kopata sedangkan sumber data sekunder ialah skripsi, jurnal-jurnal, buku-buku, artikel dan lain-lain. Pendekatan peneliti menggunakan pendekatan yuridis empiris. Metode analisis menggunakan metode reduksi data, penyajian, dan pengambilan kesimpulan.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kebijakan pembebasan jalur termasuk dalam tingkatan *maṣlahah dharuriyah*. Karena kebijakan ini diterapkan guna melindungi harta (*hifz al-mal*). Maksudnya, harta yang dilindungi yaitu upah yang menjadi hak bagi para sopir angkot yang sangat terdampak dari kondisi saat ini sehingga membutuhkan kebijakan yang dapat menjadi solusi terbaik. Kemudian upah tersebut juga berkaitan dengan menjaga atau melindungi jiwa. Maksudnya, sebagian bahkan hampir semua sopir angkot merupakan seorang suami dan juga ayah sehingga upah tersebut sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari sebagai bentuk pertahanan hidup bagi keluarganya.

**Kata kunci:** *kebijakan pembebasan jalur, kopata, maṣlahah*

## MOTTO

*"Walau badai menerjang dan ombak menghadang bahtera akan tetap sampai pada tujuan"* (Bpk, Dr. Mu'tasimillah S. Q., M. Pd. I)

Tugas kita hanya mampu berusaha dan berdoa kelak kabut masa depan yang menghalangi akan hilang memperlihatkan jalan. (Titin Nursoleha)



## PERSEMBAHAN

Alhamdulillah rabbilalamin, atas berkat rahmat, karunia dan semua nikmat-nikmat, nikmat sehat, nikmat akal, nikmat rizki dan nikmat-nikmat lain yang telah Allah SWT diberikan, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat serta salam tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW yang senantiasa kita nantikan syafaatnya di yaumul akhir nanti, Kemudian tak lupa juga penulis pesembahkan skripsi ini kepada pihak-pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan tugas akhir ini terutama untuk:

- a. Kedua Orang Tua Tercinta, Tersayang,  
Bapak Ahmad Suldiarto alias Samsul Anam dan Ibu Sakem, yang tak henti-hentinya selalu mendoakan saya, memberikan kasih sayang dan perhatian penuh, mendukung, memberi restu, memberi masukan, mengusahakan bagaimana anaknya agar bisa meraih mimpinya. Dan terimakasih kalian selalu ada apapun keadaanya. Sebagai tanda bakti, hormat dan rasa terimakasih tiada tara, saya pesembahkan karya tulis ini. Semoaga Bapak dan Ibu selalu diberikan kesehatan, diberi rizki umur yang Panjang, dipermudahkan dalam setiap urusan-urusannya, dilancarkan rizkinya, dibaguskan akhir dari setiap urusan dah harapannya, serta selalu dalam lindungan-Nya. Amin Amin ya Mujibbassaillin.
- b. Saudara kandung saya Mba Siti Julaeah dan Mas Puas Aprianpon dan ponakan saya yang cantik Falisha Azmya Oktaviani dan Adzkiya Shazfa Paramesti, yang telah mengsupport ,mendoakan, membantu , memberikan motivasi dan dukungannya. Sehingga saya mampu menyelesaikan penyusunan skripsi ini. Terimakasih telah ada, apapun keadaanya.
- c. Dosen Pembimbing Skripsi bapak Ahmad Zayyadi M. A., M. H. I
- d. Dosen Pembimbing Akademik bapak Ainul Yaqin M. Sy.,
- e. Keluarga besar UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto  
Terimakasih

## KATA PENGANTAR

Puji syukur sebesar-besarnya penyusun panjatkan atas kehadirat Allah SWT yang maha esa atas semua nikmat, rahmat serta karunia yang telah diberikan kepada penyusun sehingga tanpa campur tanganNYa penyusun mungkin tidak dapat menyelesaikan tugas akhir ini yang berjudul “Praktik Pembebasan Jalur Angkutan Kota Perspektif hukum Islam” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Hukum dalam Program Studi Hukum Ekonomi Islam, fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.

Penyusun menyadari bahwsanya tugas akhir ini tidak akan terselesaikan tanpa adanya bantuan serta dorongan dari berbagai pihak, maka dari itu penyusun mengucapkan terimakasih yang sebebsar-besarnya kepada:

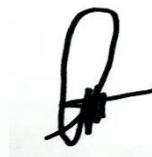
1. Prof. Dr. H. Ridwan, M. Ag., selaku rektor Universitas Islam Negeri Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
2. Dr H. Supani, M. A., selaku Dekan Fakultas Syariah, Universitas Islam Negeri Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
3. Dr. H. M. Iqbal Juliansyahzen, M.H., Wakil Dekan I Fakultas Syari'ah UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
4. Dr. Marwadi, M.Ag., Wakil Dekan II Fakultas Syari'ah UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
5. Dr. Hariyanto, M.Hum., M.Pd., Wakil Dekan III Fakultas Syari'ah UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
6. M. Wildan Humaidi, S.H.I., M.H., Ketua Jurusan Hukum Ekonomi dan Tata Negara, Fakultas Syariah UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
7. Dr. Mokhamad Sukron, Lc., M.Hum., Sekretaris Jurusan Hukum Ekonomi dan Tata Negara, Fakultas Syari'ah UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
8. Ainul Yaqin, M. Sy., selaku Koordinator Program Studi Hukum Ekonomi Syariah dan Pembimbing Akademik Hes B, Universitas Islam Negeri Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
9. Ahmad Zayyadi M. A., M. H. I selaku pembimbing skripsi. Terimakasih bimbingan, arahan, dan motivasi yang diberikan, terimakasih atas pengorbanan tenaga, waktu, dan pikiran selama proses sekripsi berlangsung.
10. Segenap dosen, staff administrasi Fakultas Syari'ah dan staff Rektor UIN Prof. K.H. Saifuddin Zuhri Purwokerto.
11. Keluarga saya tercinta dan tersayang, Bapak Achmad Suldiarto Samsul Anam, Ibu Sakem, Kakak Siti Julaeah dan suaminya Puas Aprian Pon, beserta ponakan saya Falisha Azmya Oktaviani dan Adzkiya Shazfa Paramesti yang telah memberi doa, perhatian, semangat untuk terus berkembang, kasih dan sayangnya serta setia kebersamai dalam keadaan apapun termasuk dalam proses perkuliahan.

12. Kerabat, Sahabat-sahabat saya yang tersayang Mas Lukman Arifin, Aunty Noti Luckita, Ika Widi, Mizana Nur Ikromi,,Citra Buana Tungga Dewi, Iputa Vernanda, Winda Susilowati, Dena, yang selalu menmberikan doa, perhatian, kasih sayang , dukungan,yang juga menjadi tempat cerita keluh kesah setiap kesulitans. Terimakasih selalu kebersamai.
13. Sahabat- sahabat tersayang Iputa Vernanda K, Winda Susilowati, Citra Buana Tunggadewi, Dena, Mariana Badiatutdurroh, Agin Faiza, Yayu Asti B yang telah menjadi tempat cerita dan diskusi selama perkuliahan. Serta teman-teman seperjuangan HES B 2020 yang telah memberi warna dalam perjalanan masa kuliah.
14. Terima kasih kepada Pihak KOPATA Purwokerto khususnya kepada bapak H. Suroso S. H., bapak Arifin Suparyo, dan ibu Yusi Irma Safitri yang telah berkenan menjadi narasumber dalam penelitian ini.
15. Terimakasih kepada para partisipan supir angkut kota dan para penumpang angkutan kota yang telah bersedia menjadi narasumber dalam penelitian ini.
16. Dan semua pihak-pihak yang ikut serta membantu berlangsungnya proses penyusunan skripsi baik itu secara langsung dan tidak langsung yang tidak bisa disebutkan satu persatu.

Tidak ada yang mampu penulis berikan selain rasa terimakasih dan doa semoga selalu mendapatkan kebarkahan kebahagiaan yang selalu mengiringinya dan semoga selalu berada dalam lindungNya

Penyusun menyadari bahwasanya didalam penulisan tugas akhir ini masih jauh dari kata sempurna, oleh sebab itu semua kritik dan saran yang sifatnya membangun dari berbagai pihak sangat diharapkan. Sekian yang dapat penuliss sampaikan semoga dengan adanya tugas akhir ini bisa bermanfaat untuk penelitian selanjutnya dan untuk siapapun yang membacanya.

Purwokerto, 26 September 2024



Titin Nursoleha  
NIM. 2017301068

## PEDOMAN TRANSLITERASI BAHASA ARAB-INDONESIA

Transliterasi kata-kata yang dipakai dalam penyusunan skripsi ini berpedoman pada Surta Keputusan Bersama antara Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan RI Nomor: 158/1987 dan Nomor: 0543b/U/1987.

### 1. Konsonan Tunggal

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan
ب	ba'	B	Be
ت	ta'	T	Te
ث	Tsa	Ts	es (dengan titik diatas)
ج	Jim	J	Je
ح	H	H	ha (dengan titik dibawah)
خ	kha'	Kh	ka dan ha
د	Dal	D	De
ذ	Dzal	Dz	ze (dengan titik dibawah)

ر	ra'	R	Er
ز	Zai	Z	Zet
س	Sin	S	Es
ش	Syin	Sy	es dan ye
ص	Sad	S	es (dengan titik dibawah)
ض	da'd	d'	de (dengan titik dibawah)
ط	tha'	T	te (dengan titik dibawah)
ظ	Za	Z	zet (dengan titik dibawah)
ع	'ain	'	koma terbalik diatas
غ	Ghain	G	Ge
ف	fa'	F	Ef
ق	Qaf	Q	Qi
ك	Kaf	K	Ka
ل	Lam	L	'el

م	Mim	M	'em
ن	Nun	N	'en
و	Waw	W	W
ه	ha'	H	Ha
ء	Hamzah	'	Apostrof
ي	ya'	Y	Ye

## 2. Konsonan Rangkap karena syaddah ditulis rangkap

متعددة	Ditulis	Muta'addidah
عدة	Ditulis	'iddah

## 3. Ta' marbutah diakhir kata bila dimatikan ditulis h

حكمة	Ditulis	Hikmah
جزية	Ditulis	Jizyah

(ketentuan ini tidak diperlukan pada kata-kata Arab yang sudah terserap ke dalam bahasa Indonesia, seperti zakat, salat dan sebagainya kecuali bila dikehendaki lafal aslinya.

- a. Bila diikuti dengan kata sandang "al" serta bacaan kedua itu terpisah, maka ditulis dengan h.

كرامة الاولياء	Ditulis	Karomah al-auliya'
----------------	---------	--------------------

- b. Bila ta' marbutah hidup atau dengan harokat, *fathah* atau *kasroh* atau *dhammah* ditulis dengan

زكاة الفطر	Ditulis	Zakat al-fitr
------------	---------	---------------

#### 4. Vokal pendek

َ	Fathah	A
ِ	Kasroh	I
ُ	Dhammah	U

#### 5. Vokal panjang

1	Fathah + alif	Ditulis	A
	جاهلية	Ditulis	Jahiliyah
2	Fathah + ya'mati	Ditulis	A
	تنس	Ditulis	Tansa
3	Kasrah + ya' mati	Ditulis	I
	كريم	Ditulis	Karim
4	Dammah + wawu mati	Ditulis	U

	فروض	Ditulis	Furud
--	------	---------	-------

## 6. Vokal rangkap

1	Fathah + ya'	Ditulis	Ai
	بينكم	Ditulis	Bainakum
2	Fathah + wawu mati	Ditulis	Au
	قول	Ditulis	Qaul

## 7. Vokal pendek yang berurutan dalam satu kata dipisahkan dengan apostrof

أأنتم	Ditulis	a'antum
أأعدت	Ditulis	u'iddat
لأئن شكرتم	Ditulis	la'in syakartum

## 8. Kata sandang alif-lam

### a. Bila diikuti huruf qomariyah

القران	Ditulis	al-qur'an
القياس	Ditulis	al-qiyas

### b. Bila diikuti huruf syamsiyah ditulis dengan menggunakan huruf syamsiyah yang mengikutinya, serta menggunakan huruf l (el)-nya

السماء	Ditulis	As-sama
الشمس	Ditulis	Asy-syams

### 9. Penulisan kata-kata dalam rangkaian kalimat

Ditulis menurut bunyi atau pengucapannya

ذوى الفروض	Ditulis	Zawi al-furud
اهل السنة	Ditulis	Ahl as-sunah



## DAFTAR ISI

<b>PERNYATAAN KEASLIAN</b> .....	<b>ii</b>
<b>PENGESAHAN</b> .....	<b>iii</b>
<b>NOTA DINAS PEMBIMBING</b> .....	<b>iv</b>
<b>ABSTRAK</b> .....	<b>v</b>
<b>MOTTO</b> .....	<b>vi</b>
<b>PERSEMBAHAN</b> .....	<b>vii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>viii</b>
<b>PEDOMAN TRANSLITASI BAHASA ARAB-INDONESIA</b> .....	<b>x</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>xvi</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>xviii</b>
<b>DAFTAR SINGKATAN</b> .....	<b>xix</b>
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	<b>xx</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Definisi Operasional.....	9
C. Rumusan Masalah .....	11
D. Tujuan Penelitian .....	11
E. Manfaat Penelitian .....	12
F. Kajian Pustaka.....	12
G. Sistematika Pembahasan .....	15
<b>BAB II TINJUAN UMUM TENTANG <i>MAŞLAĦAH</i> SEBAGAI DASAR PENETAPAN HUKUM ISLAM</b> .....	<b>17</b>
A. Pengertian <i>Maslahah</i> .....	17
B. Landasan Hukum <i>Maslahah</i> .....	19
C. Syarat-syarat <i>Maslahah</i> .....	23
D. Macam-macam <i>Maslahah</i> .....	24

E. Contoh-contoh <i>Maslahah</i> .....	35
F. Dasar Penggunaan <i>Maslahah</i> .....	38
<b>BAB III METODE PENELITIAN.....</b>	<b>45</b>
A. Jenis Penelitian.....	45
B. Pendekatan Penelitian .....	45
C. Lokasi.....	46
D. Sumber Data.....	46
E. Metode Pengumpulan Data.....	47
<b>BAB IV TINJAUAN <i>MAŞLAĦAH</i> TERHADAP PRAKTIK SEWA JASA ANGKUT PADA JALUR ANGKUTAN KOTA DI PRWOKERTO .....</b>	<b>51</b>
A. Kebijakan Pembebasan Jalur Pada Praktik Sewa Jasa Angkutan Kota di Purwokerto .....	51
B. Analisis <i>Maşlahah</i> Terhadap Kebijakan Pembebasan Jalur Pada Sewa Jasa Angkutan Kota di Purwokerto .....	63
<b>BAB V PENUTUP.....</b>	<b>68</b>
A. Kesimpulan .....	68
B. Saran.....	70
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	
<b>LAMPIRAN-LAMPIRAN</b>	
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 : tampilan data kendaraan



## DAFTAR SINGKATAN

KOPATA	: Koperasi Perusahaan Angkutan Kota
No	: Nomor
Hlm	: Halaman
Qs	: Quran surat
Ojol	: Ojek Online
Dll	: Dan lain-lain
Pkl	: Praktik Kerja Lapangan
RSM	: Rita Super Mall
BRT	: Bus Rapid Transit
BRS	: Bus Buy The Service
DPR	: Dewan Perwakilan Rakyat
DPRD	: Dewan Perwakilan Rakyat Daerah
Pemda	: Pemerintah Daerah
Dishub	: Dinas Perhubungan
SK	: Surat Keterangan
PERMENHUB	: Peraturan Pemerintah Menteri Perhubungan
RI	: Republik Indonesia
TNKB	: Tanda Nomor Kendaraan Bermotor

## DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Peraturan Menteri Dinas Perhubungan RI No. 52 Tahun 2019
- Lampiran 2 : Hasil Wawancara
- Lampiran 3 : Dokumentasi Wawancara
- Lampiran 4 : Riwayat Hidup



# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Manusia merupakan makhluk sosial yang berinteraksi di kehidupan sehari-hari dengan beraktivitas sesuai kebutuhannya untuk melangsungkan hidup yang dilakoninya. Selain melakukan sebagai hamba yang melaksanakan kewajiban kepada TuhanNya dengan taat beribadah. Karena pada dasarnya manusia memiliki fitrah. Oleh karena itu, Islam di sini tidak mewajibkan seorang hambanya untuk selalu beribadah, namun Islam memberikan celah atau memberi ruang untuk manusia atau hambaNya untuk melakukan sesuai apa kata hatinya termasuk dalam memenuhi kebutuhan hidupan dengan cara bermuamalah.

Muamalah itu adalah sebuah kegiatan yang biasa dilakukan manusia dengan tujuan untuk memenuhi kebutuhan hidup yang dianggap baik dan mengandung kemaslahatan. Salah satu contoh kegiatan muamalah adalah sewa menyewa jasa. Sewa jasa ini merupakan upaya manusia mempertahankan hidup baik urusan pribadi maupun kemaslahatan umum sebagai lahan bisnis. Kegiatan ini juga bermanfaat ditinjau dari sisi kegunaan barang dan jasa yang disewakan menjadi solusi yang tepat kepedulian sosial. Jasa merupakan suatu kegiatan guna untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dengan cara menawarkan tindakan atau kinerja pihak satu ke pihak lain yang berprinsip dan tidak menyebabkan perpindahan kepemilikan. Jenis jasa beragam, mulai dari jasa kebersihan, jasa kreatifitas, jasa transportasi sampai jasa perjalanan.<sup>1</sup> Dari keberadaan penyedia jasa tersebut sangat membantu memudahkan masyarakat dalam menjalani hidup dan aktifitasnya. Salah satu jasa yang sering digunakan adalah jasa transportasi.

---

<sup>1</sup> Citra Buana, Tunggadewi,” Praktik Sewa Jasa Parafrese Skripsi Perspektif Hukum Islam”, *Skripsi* (Fakultas Hukum Ekonomi Syariah Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto 2024), diakses dari <https://repository.uinsaizu.ac.id> , pada tanggal 10 Juli 2024.

Transportasi sendiri berasal dari bahasa latin yaitu *trans* yang artinya seberang atau sebelah lain dan *portare* yang artinya mengangkut atau membawa. Transportasi adalah sebuah kegiatan dengan cara memindahkan sebuah barang (muatan) dan penumpang dari satu tempat ke tempat lain. Kemudian transportasi sendiri dari zaman ke zaman mengalami perkembangan. Dahulu masyarakat hanya menggunakan moda transportasi berupa sepeda, becak, sepeda motor untuk melakukan aktivitasnya sehari-hari.<sup>2</sup> Keberadaan jasa angkutan jalan raya ini mempermudah mempersingkat waktu terutama di kota-kota besar dalam kinerjanya dengan fungsi sebagai transportasi. Segala pelayanan apapun diberikan dengan sangat baik, cepat, aman, efisien dan nyaman. Dengan gerakan yang mudah dan berirama diharapkan fungsi keberadaan seseorang dan kegunaan suatu benda dapat dimaksimalkan baik dari segi lokasi (*utility of location*) maupun dari segi waktu (*time utility*) untuk membantu percepatan pertumbuhan sebuah kota atau kabupaten.<sup>3</sup>

Angkutan umum dan angkutan pribadi adalah jenis transportasi umum yang semakin berkembang dan semakin modern seiring perkembangan zaman. Taxi, angkot, dan bus adalah contoh angkutan umum. ada dua yaitu angkutan desa dan angkotan kota. Angkutan kota ialah salah satu moda alternatif yang dipilih oleh pengguna jalan. Zaman dahulu belum banyak orang memiliki transportasi pribadi maka dari itu datanglah angkutan umum menjadi alternatif terbaik untuk membantu perpindahan manusia.<sup>4</sup>

---

<sup>2</sup> Kris Sutami "Analisis Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Bus Rapid transit (BRT) Trans Jateng", *Skripsi* (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto 2023), diakses dari <https://repository.uinsaizu.ac.id/18758/1/> , pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>3</sup> Aris Munandar, "Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Ability To Pay Dan Willingnes To Pay", *Skripsi* (Mataram: Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram, 2022), Diakses dari <https://repository.ummat.ac.id/4775> , pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>4</sup> Sugianto, M. Arif Kurniawan, "Tingkat Keterkaitan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Presepsi", *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik* Volume 1 No 2, Desember 2020, hlm. 51-58, diakses dari <https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/11> , pada tanggal 10 Juli 2024.

Keberadaan pengguna transportasi umum angkutan umum perkotaan itu dapat ditemukan di Kota Purwokerto. Angkutan umum perkotaan adalah bagian dari sistem transportasi perkotaan dan sangat penting untuk membantu mobilitas masyarakat. Peranan tersebut menjadikan angkutan umum perkotaan sebagai aspek yang sangat strategis dan diharapkan mampu mengakomodir seluruh kegiatan masyarakat.<sup>5</sup>

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar. Termasuk dalam pengertian angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.<sup>6</sup> Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek. Angkutan umum ada dua yaitu angkutan desa dan angkutan kota. Angkutan kota ialah salah satu moda alternatif yang dipilih oleh pengguna jalan. Jaman dahulu belum banyak orang memiliki transportasi pribadi maka dari itu datanglah angkutan umum menjadi alternatif terbaik untuk membantu perpindahan manusia. Seiring berjalannya waktu banyak transportasi baru bermunculan dan juga sebagian dari pelanggan penumpang lebih memilih menggunakan transportasi pribadi miliknya. Oleh sebab itu, jumlah penumpang mulai menurun begitu juga dengan angkutan kota.

Transportasi angkutan kota juga merupakan sebagian dari nadi perekonomian di seluruh negara terutama Indonesia. Fungsi transportasi

---

<sup>5</sup> Syaiful, James, dkk, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate", *Jurnal Transportasi*, diakses dari <file:///C:/Users/user/Downloads/rmsl,+82-95+Jurnal+Syaiful-2.pdf>, pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>6</sup> Warpani, Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*. (Bandung : Penerbit ITB 1990), hlm.

angkutan kota membantu orang atau sekelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya.<sup>7</sup> Keberadaan angkutan umum perkotaan salah satunya ditemukan di Kota Purwokerto, Kabupaten Banyumas. Semua angkutan kota di Purwokerto menggunakan papan/stiker informasi yang memudahkan para penumpang mengetahui arah dan tujuannya. Rutenya melewati satu kota Purwokerto tergantung pada tujuan penumpang mau kemana arahnya sesuai dengan angka dan nomor pada angkutan tersebut

Angkutan kota ini yang strategis membutuhkan manajemen yang baik dalam penyelenggaraan. Layanan yang baik untuk menyelenggarakan jasa transportasi tersebut agar menarik pelanggan membuatnya menjadi nyaman. Banyaknya penyelenggara jasa transportasi angkutan termasuk Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) selaku wadah untuk menaungi angkutan kota di Purwokerto. Semua angkutan kota di Purwokerto berada di bawah naungan koperasi angkutan kota (kopata) Purwokerto, sehingga nama yang tertera pada angkutan kota di Purwokerto adalah koperasi angkutan kota Purwokerto. Dan Angkutan perkotaan dan juga angkutan pedesaan itu adalah wewenang kantor kebijakan Bupati jadi semua diawasi oleh Pemerintah daerah selaku penyelenggara angkutan orang yang ditunjuk oleh Dinas Perhubungan pada trayek angkutan kota berada dalam 1 wilayah kabupaten salah satunya di Purwokerto ini.

Didalam suatu organisasi instansi dan lain-lain pasti ada yang namanya peraturan atau kebijakan-kebijakan dalam proses menjalankan sebuah substansi menjadi aman dan dalam proses pelayanannya pun menjadi nyaman. Kemudian muncul adanya peraturan tertera pada peraturan dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2019 tentang pelayanan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional yang terdapat pada lampiran berisi adanya aturan

---

<sup>7</sup> Syaiful, James, dkk, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate", *Jurnal Transportasi*, diakses dari <file:///C:/Users/user/Downloads/rmsl.+82-95+Jurnal+Syaiful-2.pdf> , pada tanggal 2 Juni 2024.

penggunaan papan atau stiker informasi yang mudah terlihat penumpang. papan informasi (seperti plang/stiker informasi tujuan) yang mudah terlihat penumpang. Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan dengan sesuai.<sup>8</sup> Aturan tersebut untuk memudahkan para penumpang mengetahui arah tujuan angkutan tersebut kemana sehingga dapat diketahui oleh para penumpang menentukan arah dan angkutan mana yang dipakai terutama bagi penumpang pendatang.<sup>9</sup> Akan tetapi pada praktiknya sekarang tidak lagi seperti itu karena adanya kebijakan baru dari Pemerintah Daerah khususnya di Purwokerto ini beberapa tahun yang lalu, tepatnya tahun 2019 mengumumkan adanya sebuah peraturan/kebijakan baru yang di mana pelepasan plang/papan/stiker arah tujuan setiap angkutan melalui rapat pleno. Kemudian Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) menyampaikan kepada para supir angkutan dengan adanya kebijakan ini. Kebijakan ini terjadi karena adanya pandemi covid 19 jadi papan/stiker dilepas sementara nanti dipasang lagi. Kebijakan tersebut ini merupakan kebijakan yang sifatnya privasi, maka kebijakan didasarkan melalui kesepakatan antara pihak Dinas Perhubungan dan KOPATA melalui rapat pleno. Nanti akan ditertibkan, disesuaikan dengan jalur kebijakan ini juga karena beberapa faktor lain juga seperti berkurangnya armada angkutan kota yang awalnya ada 294 unit kendaraan sekarang berkurang kurang lebih 100 unit kendaraan. Berkurangnya armada angkutan kota yang awal mula karena adanya covid sekarang ditambah adanya transportasi lain seperti *Trans Banyumas*, dan banyaknya pengguna jasa ojek *online* menyebabkan sopir itu pada mogok menarik al hasil mereka

---

<sup>8</sup>Dinas Perhubungan, admin dishub, *Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2019 tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149223/permenhub-no-52-tahun-2019>, diakses pada tanggal 12 Oktober 2024.

<sup>9</sup> Wawancara dengan bapak (Sr) sebagai ketua Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024 pukul 10.30 wib.

memilih untuk melakukan pekerjaan yang lain selain menjadi sopir angkutan kota.<sup>10</sup>

Adanya kebijakan ini menimbulkan perdebatan sampai tahun 2023 yang membuat sebagian besar penumpang menggunakan transportasi angkutan yang mana ia gunakan seperti dalam contoh penumpang akan melakukan perjalanan ke kampus Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri dari arah SPN tapi bingung menggunakan angkutan yang mana karna setiap kali penumpang memberhentikan angkutan yang ditemuinya itu beda tujuan trayek kemudian menunggu angkutan berikutnya sama saja beda arah tujuan<sup>11</sup>

Keluhan dari penumpang menunggu angkutan lama jarang ditemui yang sesuai trayek wilayah tersebut.<sup>12</sup> Kemudian terkait tarif pada angkutan kota yang ia pakai ke tempat tujuan yang berlawanan arah atau searah menyebabkan ketidakjelasan dalam menentukan tarif misalnya angkutan yang di temui ini tidak searah pada tujuan yang akan di tuju dengan terpaksa mau menerima namun bayarnya tidak sesuai tarif yang ditentukan bisa bayar 2 kali lipatnya<sup>13</sup> yang mana ketentuan dari pemerintah daerah menentukan tarif untuk anak sekolah itu Rp. 3000 sedangkan untuk Masyarakat umum (dewasa) itu Rp. 4.500 sesuai pada Peraturan Bupati Banyumas Nomor 44 Tahun 2022 Pasal 2 Tentang Tarif Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan yang isinya Tarif Angkutan Kota di Kabupaten Banyumas dengan kendaraan yang bermesin bensin untuk penumpang umum Rp. 3000 dan Rp. 4.500 untuk penumpang Pelajar/Mahasiswa yang berpakaian seragam dan/atau menunjukkan Kartu Identitas Pelajar/Mahasiswa pada jam belajar, untuk sekali penggunaan jasa

---

<sup>10</sup> Wawancara dengan (Sr) sebagai ketua Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024 pukul 10.30 wib.

<sup>11</sup> Wawancara dengan (DM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 23 Mei 2024, pukul 14.37 wib.

<sup>12</sup> Wawancara dengan (AN) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 24 Mei 2024, pukul 13.35 wib.

<sup>13</sup> Wawancara dengan (VK) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 26 Mei 2024, pukul 16.05 wib

jauh/dekat. Tapi dalam prakteknya sekarang ada yang menentukan tarif anak sekolah itu ada yang Rp. 5000, Rp. 6000, bahkan ada Rp. 10.000 jadi terkadang tidak ada pembeda semua disama ratakan baik pelajar maupun penumpang umum (dewasa). Adanya penolakan jika tidak sesuai dengan trayek angkut tersebut.<sup>14</sup> Terjadinya persaingan antar supir angkot, dan yang terakhir jalurnya lebih meluas dibanding sebelumnya Karena tidak ada tanggung jawab untuk sopir tersebut mencari penumpang di Jalur yang disesuaikan karena adanya kebijakan pelepasan plang atau papan stiker informasi. Ditambah keadaan makin banyaknya jasa angkutan lain yang menjadi persaingan dalam mencari penumpang tersebut.<sup>15</sup> Kesulitan mencari penumpang karena adanya persaingan antar transportasi lain itu jadi mencari penumpang kemanapun meski tidak sesuai dengan jalur wilayah yang di tentukan.<sup>16</sup> Terlalu banyak mengeluarkan uang untuk membeli bahan bakar karena mencari penumpang meluas tidak sesuai trayek.<sup>17</sup> Peminat angkutan kota sepi<sup>18</sup> apalagi di tambah tidak adanya papan informasi.<sup>19</sup> Padahal dalam Islam juga menjelaskan suatu kebijakan harus ada masalah.

Hukum Islam bukan merupakan hukum yang bersifat statis, tetap dan tidak dapat berubah. Melainkan hukum Islam merupakan hukum yang bersifat dinamis serta dapat berubah terutama dalam persoalan muamalah. Hukum Islam dapat mengalami perubahan-perubahan yang digunakan untuk menjawab persoalan-persoalan muamalah, sehingga dapat

---

<sup>14</sup> Wawancara dengan (FM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 26 Mei 2024, pukul 16.45 wib.

<sup>15</sup> Wawancara dengan bapak (U) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024, pukul 10.45 wib.

<sup>16</sup> Wawancara dengan bapak (B) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024, pukul 11.15 wib.

<sup>17</sup> Wawancara dengan bapak (Qr & S) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 09.59-10.15 wib.

<sup>18</sup> Wawancara dengan bapak (Ad) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 09.15 wib.

<sup>19</sup> Wawancara dengan bapak (An) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 10.45 wib.

memberikan kemudahan bagi umat Islam dalam penerapannya di kehidupan sehari-hari.

Dalam hukum Islam terdapat suatu konsep yang disebut *maṣlahah*. *Maṣlahah* mengandung dua sisi, yaitu mendatangkan kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan. Seperti yang dijelaskan oleh al-Gazali bahwa *maṣlahah* diartikan sebagai sesuatu yang mendatangkan manfaat dan menjauhkan mudarat atau kerusakan dengan hakikatnya yaitu menetapkan tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum.<sup>20</sup> Disisi lain, suatu kebijakan tersebut menimbulkan ketidakjelasan pada penentuan ongkos/tarif dari jasa tersebut. Padahal dalam Islam harus terdapat ketentuan tarif dari *Ijārah*, sewa jasa harus jelas seperti apa akadnya.

Kebijakan pelepasan papan informasi pada angkutan kota ini dan penentuan nominal tarif ini sangat menarik untuk dibahas. Berdasarkan observasi awal dari adanya larangan tersebut banyak yang dirugikan terutama pada penumpang, sopir angkot dan jasa penyelenggara angkutan kota. Hal tersebut perlu dikaji lebih lanjut apakah dari adanya larangan tersebut memberikan kemaslahatan atau masih ada alternatif lain yang dapat ditempuh oleh berbagai pihak mengingat adanya peraturan yang diterapkan dalam prakteknya/ pelaksanaan apakah sesuai atau tidak.

Berdasarkan latar belakang diatas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait fenomena yang terjadi saat pandemi sampai tahun 2023 tersebut menjadi sorotan berbagai pihak. Penelitian ini peneliti akan melakukan penelitian terkait kebijakan pelepasan papan informasi apakah dari adanya aturan tersebut apakah membawa kemaslahatan atau justru membawa kemudharatan menjadi sebuah karya ilmiah berjudul "**Kebijakan Pembebasan Jalur Terhadap Praktik Sewa Jasa Angkutan Kota Di Purwokerto Perspektif *Maṣlahah*** (Studi Kasus Angkutan Kota Di Purwokerto)"

---

<sup>20</sup> Mukhsin Nyak umar, *Al Maslahah Al-Mursalah (Kajian Atas Relevansinya Dengan Pembaharuan Hukum Islam)*, (Banda Aceh: Turats,2017), hal. 6-7

## B. Definisi Operasional

Dengan adanya definisi operasional ini bertujuan untuk menghindari adanya kesalahan dalam pemaknaan maka penelitian ini penulis cantumkan beberapa penjelasan lebih rinci mengenai fokus dan batasan apa saja yang digunakan peneliti dalam judul skripsi ini, yakni sebagai berikut:

### 1. Hukum Islam

Dalam hukum Islam terdapat suatu konsep yang disebut *maṣlahah*. *Maṣlahah* mengandung dua sisi, yaitu mendatangkan kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan. Seperti yang dijelaskan oleh al-Gazali bahwa *maṣlahah* diartikan sebagai sesuatu yang mendatangkan manfaat dan menjauhkan mudarat atau kerusakan dengan hakikatnya yaitu menetapkan tujuan *syara'* dalam menetapkan hukum.<sup>21</sup> Dalam penelitian ini, *maṣlahah* yang dimaksud itu mengenai *maṣlahah* dari kebijakan praktik sewa jasa pada jalur angkutan kota di Purwokerto.

### 2. Transportasi

Transportasi adalah pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari.<sup>22</sup> Angkutan adalah sarana untuk memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain. Tujuannya membantu orang atau kelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya. Prosesnya dapat dilakukan menggunakan sarana angkutan berupa kendaraan atau tanpa kendaraan (diangkut oleh orang).

---

<sup>21</sup> Mukhsin Nyak umar, *Al Maslahah Al-Mursalah (Kajian Atas Relevansinya Dengan Pembaharuan Hukum Islam)*, (Banda Aceh: Turats,2017), hlm. 6-7

<sup>22</sup> Dinas Perhubungan, admin dishub, "*Transportasi dan Bagian-bagiannya*" <https://dishub.bulelengkab.go.id/informasi/detail/artikel/transportasi-dan-bagian-bagiannya-77> diakses pada tanggal 03 Juni 2024 pukul 0.57

### 3. Sewa Jasa Angkutan

Jasa merupakan suatu tindakan/kegiatan yang dapat ditawarkan oleh satu pihak kepada pihak lain, tidak berwujud fisik dan tidak mengakibatkan kepemilikan sesuatu barang. Produksi jasa bisa berkaitan dengan produk fisik atau sebaliknya. Sementara jasa sewa angkutan kota membantu orang atau sekelompok orang menjangkau berbagai tempat yang dikehendaki, atau mengirimkan barang dari tempat asalnya ketempat tujuannya dalam lingkup satu kota.

Dapat disimpulkan dari penjelasan di atas, maksud dari sewa jasa angkutan adalah suatu pekerjaan yang dilakukan seseorang menggunakan tenaga atau jasanya untuk menangkut orang atau sekelompok orang yang masing-masing memberikan manfaat atas imbalan berupa upah yang diberikan dan menerima suatu apa yang diinginkan (mengantarkan ke tempat tujuan).

### 4. Kebijakan Pembebasan Jalur Angkutan Kota

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2019 tentang pelayanan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional yang terdapat pada lampiran berisi adanya aturan penggunaan papan atau stiker informasi yang mudah terlihat penumpang. papan informasi (seperti plang/stiker informasi tujuan) yang mudah terlihat penumpang. Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan dengan sesuai.<sup>23</sup> Aturan tersebut untuk memudahkan para penumpang mengetahui arah tujuan angkutan tersebut kemana sehingga dapat diketahui oleh para penumpang menentukan arah dan angkutan mana yang dipakai terutama bagi penumpang pendatang.<sup>24</sup> Kemudian muncul kebijakan baru dari

---

<sup>23</sup>Dinas Perhubungan, admin dishub, *Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2019 tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149223/permenhub-no-52-tahun-2019>, diakses pada tanggal 12 Oktober 2024.

<sup>24</sup> Wawancara dengan (Sr) sebagai ketua Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024 pukul 10.30 wib.

Pemerintah Daerah khususnya di Purwokerto tepatnya tahun 2019 mengumumkan adanya sebuah peraturan/kebijakan baru yang di mana pelepasan plang/papan/stiker arah tujuan setiap angkutan melalui rapat pleno. Kemudian Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) menyampaikan kepada para supir angkutan dengan adanya kebijakan ini. Kebijakan ini terjadi karena adanya pandemi covid 19 jadi papan/stiker dilepas sementara nanti dipasang lagi. Kebijakan tersebut ini merupakan kebijakan yang sifatnya privasi, maka kebijakan didasarkan melalui kesepakatan antara pihak Dinas Perhubungan dan KOPATA melalui rapat pleno.

Kebijakan ini merupakan hidden regulasi karena dinilai melanggar peraturan yang berlaku atau bertentangan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia.

### **C. Rumusan Masalah**

Berdasarkan pemaparan dan uraian yang terdapat di latar belakang, penulis mengangkat permasalahan-permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto?
2. Bagaimana tinjauan *maṣlahah* terhadap kebijakan pembebasan jalur pada sewa jasa angkutan kota di Purwokerto?

### **D. Tujuan Penelitian**

Sejalan dengan rumusan masalah di atas, penulisan dan penelitian skripsi mempunyai beberapa tujuan, antara lain sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui bagaimana kebijakan pembebasan jalur pada praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto?
2. Untuk menganalisis bagaimana tinjauan *maṣlahah* terhadap kebijakan pembebasan jalur pada sewa jasa angkutan kota di Purwokerto?

## E. Manfaat Penelitian

Dalam penelitian ini penulis mempunyai harapan , yang diharapkan adanya kemanfaatan dalam meneliti, agar penelitian ini dapat dimanfaatkan bagi peneliti berikutnya, baik secara teoritis maupun secara praktis. Dengan demikian manfaat penelitian ini yaitu sebagai berikut.

### 1. Manfaat Teoritis

Dengan adanya penelitian ini penulis berharap penelitian ini bisa menjadi khazanah keilmuan baru baik untuk diri sendiri maupun orang lain. Sehingga dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan di dalamnya terkait hukum Islam kebijakan pembebasan jalur pada praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto dalam Islam yang diperbolehkan dan tidak diperbolehkan sesuai hukum syariat yang sesuai ada ketentuan di dalam al-Qur'an dan Hadist yang hidup ditengah masyarakat yang belum ada sebelumnya.

### 2. Manfaat Praktis

Untuk pelanggan/penumpang, kiranya penelitian ini bisa menjadi acuan, rujukan menjadi manfaat praktis dari penelitian ini adalah memberikan penjelasan terkait hukum terkait kebijakan pembebasan jalur pada praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto, dan mengetahui bagaimana tinjauan *maṣlaḥah* terhadap kebijakan pembebasan jalur pada sewa jasa angkutan kota di Purwokerto

## F. Kajian Pustaka

Ada beberapa kajian yang mendukung kepustakaan dalam penelitian, penulis menggunakan beberapa karya tulis seperti skripsi dan jurnal yang di dalam pembahasan itu memiliki kekmiripan sesuai dengan peneltian yang akan dikaji oleh penulis. Beberapa karya tulisanya antara lain sebagai berikut:

Skripsi Ega Prasmina Skripsi (2022), Universitas Atma Jaya Yogyakarta dengan judul “*Praktik Penerapan Harga Pada Jasa*

*Transportasi Sewa Mobil Di Daerah Istimewa Yogyakarta*<sup>25</sup> Dalam hal ini peneliti membahas penerapan tarif pada sewa jasa mobil. Persamaan skripsi ini dengan skripsi saya, yang akan dikaji yaitu sama-sama meneliti transportasi, bedanya objek yang dijadikan bahan penelitian itu, terletak pada teori dan objek yang beda yaitu transportasi sewa mobil sedangkan penulis menggunakan transportasi angkutan kota dan pandangan hukum Islam terkait kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto perspektif *maṣlahah*

Kris Sutami (2023) UIN Prof. K. H. Saifuddin Purwokerto, dengan judul “*Analisis Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng*”.<sup>26</sup> Dalam hal ini peneliti membahas analisis preferensi terhadap pelayanan transportasi bus rapid transit (BRT) Trans Jateng. Persamaan skripsi ini dengan skripsi saya, yang akan dikaji yaitu sama-sama meneliti transportasi, bedanya objek yang di dijadikan bahan penelitian itu, terletak pada teori dan objek yang beda yaitu transportasi Trans Jateng sedangkan penulis menggunakan transportasi angkutan kota dan pandangan hukum Islam terkait kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto perspektif *maṣlahah*

Skripsi Puji Hastuti (2022) UIN Fatmawati Sukarno (UINFAS) Bengkulu, dengan judul “*Penerapan Akad Ijārah Pada Sistem Sewa Menyewa Sawah*”.<sup>27</sup> Dalam hal ini, peneliti membahas masalah yang timbul dari adanya perjanjian dan kesepekatan ini belum jelas ketika si penyewa dapat hasil yang banyak apakah bayar sewa sawah tersebut

---

<sup>25</sup> Ega Prasmia, “Praktik Penerapan Harga Pada Jasa Transportasi Sewa Mobil Di Daerah Istimewa Yogyakarta”, *Skripsi* (Fakultas Bisnis Dan Ekonomi Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2022), diakses dari <https://e-journal.uajy.ac.id> pada tanggal 24 September 2024.

<sup>26</sup> Kris Sutami "Analisis Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Bus Rapid transit (BRT) Trans Jateng" *Skripsi* (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto 2023), hlm. 1, diakses dari <https://repository.uinsaizu.ac.id/18758/1/> , pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>27</sup> Puji Hastuti “Penerapan Akad Ijārah, Pada Sistem Sewa Menyewa Sawah” *Skripsi* (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Fatmawati Sukarno (UINFAS) Bengkulu, 2022) ), diakses dari <http://repository.iainbengkulu.ac.id/8127/1/PUJI%20HASTUTI.pdf>, pada tanggal 3 Juni 2024.

bertambah atau tidaknya, karena perjanjian sewa sawah ini hanya lewat lisan dan tidak tertulis. Persamaan dalam skripsi ini dengan skripsi saya, sama-sama membahas sewa-menyewa dan salah satunya menggunakan teori akad *ijārah*, Perbedaannya terletak pada objek yang dikaji yaitu skripsi ini membahas terkait sewa-menyewa sawah sedangkan skripsi saya, membahas kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa-menyewa jasa angkutan kota di Purwokerto perspektif *masalah*.

Jurnal Irham Rofii, Dony Burhan Noor Hasan, Univeristas Trunojoyo Madura dalam judul "*Analisis Keberadaan Ojek Online Terhadap Operasional Angkutan Umum Di Kota Bangkalan Ditinjau Dari perspektif Ekonomi Islam (Maslahah Mursalah)*".<sup>28</sup> Dalam hal ini, penulis berfokus pada keberadaan ojek *online* yang memberikan dampak negative pada angkutan umum termasuk dalam kemaslahatan pribadi, yang mana tidak dapat dijadikan *hujjah* karena tidak sesuai dengan syarat yang dikehendaki dalam *Maslahah Mursalah*. Persamaan dalam skripsi ini dengan skripsi saya, sama-sama menggunakan salah satu teori yakni *masalah*, Perbedaannya terletak pada objek yang dikaji yaitu skripsi ini membahas keberadaan ojek *online* membawa pengaruh terhadap ekonomi operasioanal angkutan umum sedangkan skripsi saya, membahas kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto perspektif *masalah*.

Jurnal Mardhiyya Azhari, dan Muhammad Taufiq, UIN Sjech Djamil Djambek Bukittinggi " Analisis Sistem Operasioanal Akad Pada Bisnis Jasa Laundry Menurut perspektif Ekonomi Islam ( Studi Kasus di Mandiangin Kota Bukit Tinggi)".<sup>29</sup> Dalam penelitian ini, penulis

---

<sup>28</sup> Irham Rofii, Dony Burhan Noor Hasan, "Analisis Keberadaan Ojek Online Terhadap Operasional Angkutan Umum Di Kota Bangkalan Ditinjau Dari perspektif Ekonomi Islam (Maslahah Mursalah)" *Jurnal Kaffa* Volume 1, No. 4, Desember 2022, diakses dari file:///C:/Users/user/Downloads/16499-52893-1-PB.pdf, pada tanggal 5 Agustus 2024.

<sup>29</sup> Mardhiyya Azhari, Muhammad Taufiq, " *Analisis Sistem Operasioanal Akad Pada Bisnis Jasa Laundry Menurut perspektif Ekonomi Islam ( Studi Kasus di Mandiangin Kota Bukit Tinggi)*", *Jurnal Bisnis dan Manajemen (JURBISMAN)* Volume 1, No. 1, Maret 2023, diakses dari <https://ejournal.lapad.id/index.php/jurbisman/article/view/126>, pada tanggal 5 Agustus 2024.

berfokus pada penerapan dari akad ijarah dalam usaha jasa laundry yang ditinjau dalam ekonomi islam adalah layak, dapat dilihat dari kondisi pekerjaan, dari pekerjaan, waktu kerja, dan ujroh yang jelas dan jasa sewa adalah jasa mubah. Persamaan dalam skripsi ini dengan skripsi saya, sama-sama membahas sewa jasa dan salah satunya menggunakan teori akad *ijārah*, Perbedaannya terletak pada objek yang dikaji yaitu skripsi ini membahas terkait sewa jasa laundry sedangkan skripsi saya, membahas kebijakan pembebasan jalur terhadap sewa jasa angkutan kota di Purwokerto perspektif *masalah*.

### **G. Sistematika Pembahasan**

Sistematika pembahasan adalah salah satu kerangka skripsi secara umum., dan memberikan arahan/petunjuk kepada pembaca terhadap permasalahan yang sedang/akan dibahas oleh peneliti dalam penelitian ini. Tujuan sistematika pembahasan adalah untuk mendapatkan deskripsi secara utuh mengenai skripsi yang akan dikaji. Maka dari itu, penenliti akan mendeskripsikan pembahasan yang akan dikaji didalam skripsinya, antara lain sebagai berikut:

Bab I: pada bab pertama berisi pendahuluan yang menjelaskan tentang latar belakang penelitian, menyebutkan rumusan masalah yang menjadi permasalahan dalam penelitian. Menyebutkan dan menjelaskan tujuan dan manfaat penelitian, tinjauan pustaka, kerangka teori, metode penelitian, dan sistematika pembahasan

Bab II: Pada bab dua menjelaskan landasan teori, yang berisi tentang teori umum *kemaslahatan* dan akad *Ijārah*

Bab III: Pada bab tiga menjelaskan metode penelitian yang mencakup jenis penelitian, pendekatan penelitian, sumber data, metode pengumpulan data, dan metode analisis data.

Bab IV: Pada bab ke empat memaparkan penelitian dan pembahasan terhadap praktik sewa jasa angkut pada angkutan kota di Purwokerto, serta memaparkan hukum Islam terhadap praktek akad

yang dilakukan pada kebijakan pembebasan jalur pada praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto

Bab V: Pada bab empat berisi kesimpulan, menjelaskan kesimpulan dari penelitian, kemudian saran.

Bagian akhir terdiri dari daftar pustaka, data-data hasil observai dan wawancara., lampiran-lampiran pelengkap data dan terakhir Riwayat hidup penulis.



## BAB II

### TINJAUAN UMUM TENTANG *MAŞLAĦAĦ* SEBAGAI DASAR PENETAPAN HUKUM ISLAM

#### A. *Maşlahah*

##### a. Pengertian *Maşlahah*

*Maşlahah* berasal dari kata jadian *şād lām-ĥa*, kemudian terbentuk kata *şalaha, şaluha, şalāhan, şulūhan* dan *şalāhiyyatan* yang bermakna baik atau positif. *Maşlahah* merupakan bentuk kata keterangan (*maşdar*) dari kata kerja (fi'il) *şalaha*, karena itu secara morfologis (*sharaf*) memiliki pola (wazan) seperti kata *manfa'ah*. *Maşlahah* secara bahasa artinya manfaat yaitu sesuatu yang memberi manfaat, kegunaan atau faedah.<sup>30</sup> Kata ini diambil dari kata *shalaha* yang artinya manfaat atau terlepas dari adanya kerusakan. Kata ini digunakan untuk menunjukkan orang, benda atau keadaan yang dipandang baik. Apabila dikatakan bahwa perdagangan itu suatu kemaslahatan dan menuntut ilmu itu suatu kemaslahatan, maka hal tersebut berarti bahwa perdagangan dan menuntut ilmu itu penyebab diperolehnya manfaat lahir dan batin.<sup>31</sup>

Secara etimologi kata *al-maşlahah*, jamaknya *masālih* berarti sesuatu yang dianggap baik, dan bermanfaat, merupakan lawan dari keburukan dan kerusakan. *Maşlahah* kadang-kadang disebut dengan istilah yang berarti mencari yang benar. Esensi *maşlahah* adalah terciptanya kebaikan dan kesenangan dalam kehidupan manusia serta terhindar dari hal-hal yang dapat merusak kehidupan umum.<sup>32</sup> Jadi, *maşlahah* mengandung

---

<sup>30</sup> Majma' al-Lughah al 'Arabiyah, al-Mu'jam al-Wasit, (Kairo: Dar al-Ma'arif, 1392 H/1972), Cet. II, Jilid I, hlm. 520.

<sup>31</sup> Husain Hamid Hasan, Nazariyah al-Maslahah fi al-Fiqh al-Islamy, (Kairo: Dar al Nahdah al 'Arabiyah, 1971), hlm. 34

<sup>32</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada, 2021), hlm. 55.

dua sisi yaitu mendatangkan atau menarik kemaslahatan dan menghindarkan atau menolak kemudharatan.<sup>33</sup>

*Maṣlahah* mengandung dua sisi, yaitu mendatangkan kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan. Imam al-Ghazali, mengemukakan bahwa pada prinsipnya masalah adalah mengambil manfaat dan menolak kemudharatan dalam rangka memelihara tujuan-tujuan shara'.

Imam al-Ghazali mengemukakan :

المصلحة ما لم يشهد له من الشرع بالبطلان ولا بالا اعتبار نصّ معين<sup>34</sup>

*Maṣlahah al mursalah* adalah apa yang tidak ada dalil baginya dari shara' dalam bentuk nas tertentu yang membatalkannya dan tidak ada yang memperhatikannya.

Seperti yang dijelaskan oleh al-Ghazali dalam kitabnya *al-Mustashfa* bahwa *maṣlahah* diartikan sebagai sesuatu yang mendatangkan manfaat dan menjauhkan mudarat atau kerusakan dengan hakikatnya yaitu menetapkan tujuan *syara'* dalam bentuk nash untuk menetapkan suatu hukum.<sup>35</sup> Tujuan shara' yang harus dipelihara tersebut, menurut al Ghazali ada lima bentuk yaitu: memelihara agama, jiwa, akal, keturunan, dan harta. Apabila seseorang melakukan suatu perbuatan yang intinya untuk memelihara kelima aspek tujuan shara' di atas, maka dinamakan *maṣlahah*. Di samping itu, upaya untuk menolak segala bentuk kemudharatan yang berkaitan dengan kelima aspek tujuan shara' tersebut, juga dinamakan *maṣlahah*.<sup>36</sup>

Al-Syaukani dalam kitabnya *Irsyad al-Fuhul* mendefinisikan *maṣlahah* yang tidak diketahui apakah syari' menolaknya atau memperhitungkannya. Ibnu Qudamah dari ulama Hambali memberi rumusan *maṣlahah* yang tidak bisa dibuktikan petunjuknya tertentu yang

<sup>33</sup> Darmawati, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Prenadamedia Group, 2019), hlm. 69.

<sup>34</sup> Majma' al-Lughah al 'Arabiyah, al-Mu'jam al-Wasit, (Kairo: Dar al-Ma'arif, 1392 H/1972), Cet. II, Jilid I, hlm. 520

<sup>35</sup> Mukhsin Nyak Umar, *Al Maslahah Al-Mursalah (Kajian Atas Relevansinya Dengan Pembaharuan Hukum Islam)*, (Banda Aceh: Turats,2017), hlm. 6-7

<sup>36</sup> Nasrun Haroen, *Usul Fikih*, (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1422 H/2001 M), cet.III, Jilid I, hlm. 11

membatalkannya, juga tidak memperhatikannya. Kemudian menurut Abd al-Wahhab al-Khallaf *maṣlahah mursalah* ialah *maṣlahah* yang ada dalil untuk mengakuinya atau menolaknya.

*Maṣlahah mursalah* merupakan kemaslahatan yang tidak disyari'atkan oleh syar'i dalam wujud hukum, dalam menciptakan kemaslahatan. Dilain sisi, tidak menemukan dalil yang membenarkan ataupun menyalahkan. Oleh karena itu mutlak, *maṣlahah* tidak terdapat dalil yang menyatakan salah benarnya.<sup>37</sup>

*Maṣlahah Mursalah* yakni sesuatu yang dimutlakan. Ulama ushul fiqh menyatakan, yang dimana syariat dalam *maṣlahah* itu tidak mensyariatkan hukum untuk mewujudkan *maṣlahah*, juga tidak ditemukan dalil yang menunjukkan atas pegakuan dan pembatalan. *Maṣlahah* itu mutlak tidak dibatasi dengan dalil pengakuan dan pembatalan.<sup>38</sup>

Berdasarkan apa yang dikemukakan para ulama di atas, bisa dilihat inti dari *maṣlahah mursalah* sesuatu yang dianggap baik bermanfaat untuk kehidupan manusia menurut akal sehat dari adanya sebuah *maṣlahah*. Dan tidak betentangan hukum (nash syari'at) bahkan setujuan dengan *Maqāshid al-Syari'ah*.<sup>39</sup>

## b. Dasar Hukum Islam *Maṣlahah*

Dalam menentukan dasar hukum untuk menentukan adanya *maṣlahah* mengambil dari Al-Quran dan As-Sunnah, diantaranya sebagai berikut:

### a. Qs. Al-Anbiya' (21): 107

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ

“Dan tidaklah Kami mengutus kamu, melainkan (menjadi) Rahmat bagi semesta alam.”<sup>40</sup>

<sup>37</sup> Mifthul 'Arifin, *Ushul Fiqh:Kaidah-kaidah penetapan Hukum Islam*, (Surabaya: Citra Media, 1997), hlm. 142.

<sup>38</sup> Abdul Wahhab Khallaf, *Kaidah-kaidah Hukum Islam Ushul Fiqh*, (Jakarta: PT: Raja Grafindo Persada, 2002), hlm. 110.

<sup>39</sup> Mukhsin Nyak Umar, *Al- Maṣlahah Al-Mursalah ( Kesesuaiannya dengan Pembaharuan Hukum Islam)*”, (Banda Aceh: Turats, 2017), hlm. 141

<sup>40</sup> Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur'an Kementerian Agama. *Al-Qur'an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur'an, 2019).

Makna *maṣlahah* yang tersirat ini yakni Allah mengutus Nabi Muhammad SAW untuk dijadikan rahmat bagi alam semesta salah satunya dengan menebarkan kemaslahatan umat seluruh alam.

b. Qs. Yunnus (10): 57-58

يَا أَيُّهَا النَّاسُ قَدْ جَاءَكُمْ مَوْعِظَةٌ مِنْ رَبِّكُمْ وَشِفَاءٌ لِمَا فِي الصُّدُورِ وَهُدًى وَرَحْمَةٌ  
لِلْمُؤْمِنِينَ

“Wahai manusia, sungguh telah datang kepadamu pelajaran (Al-Qur’an) dari Tuhanmu, penyembuh bagi sesuatu (penyakit) yang terdapat dalam dada, dan petunjuk serta rahmat bagi orang-orang mukmin.”<sup>41</sup>

Makna *maṣlahah* yang tersirat ini yakni Allah datangkan pengetahuan untuk menyembuhkan/menyelamatkan dari segala kebingungan yang mengancam.

c. Qs. Yunnus (10): 58

قُلْ بِفَضْلِ اللَّهِ وَبِرَحْمَتِهِ فَبِذَلِكَ فَلْيَفْرَحُوا هُوَ خَيْرٌ مِمَّا يَجْمَعُونَ

Katakanlah (Nabi Muhammad), “Dengan karunia Allah dan rahmat-Nya itu, hendaklah mereka bergembira. Itu lebih baik daripada apa yang mereka kumpulkan.”<sup>42</sup>

d. Qs. Al-Baqarah (2): 185

يُرِيدُ اللَّهُ بِكُمُ الْيُسْرَ وَلَا يُرِيدُ بِكُمُ الْعُسْرَ وَلِتُكْمِلُوا الْعِدَّةَ وَلِتُكَبِّرُوا اللَّهَ عَلَى مَا هَدَىٰكُمْ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ

“Allah menghendaki kemudahan bagimu, dan tidak menghendaki kesukaran bagimu. Dan hendaklah kamu mencukupkan bilangannya dan hendaklah kamu mengagungkan Allah atas petunjuk-Nya yang diberikan kepadamu, supaya kamu bersyukur.”<sup>43</sup>

<sup>41</sup> Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur’an Kementerian Agama. *Al-Qur’an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur’an, 2019).

<sup>42</sup> Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur’an Kementerian Agama. *Al-Qur’an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur’an, 2019).

<sup>43</sup> Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur’an Kementerian Agama. *Al-Qur’an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur’an, 2019).

Makna ayat diatas ada pada kalimat Allah menghendaki kemudahan dan tidak menghendaki kesukaran bagimu artinya adanya manfaat dari adanya kemaslahatan. Dan menghindarkan kesulitan.

e. Qs. Al-Baqarah (2): 220

فِي الدُّنْيَا وَالْآخِرَةِ وَيَسْأَلُونَكَ عَنِ الْيَتَامَىٰ قُلْ إِصْلَاحٌ لَّهُمْ خَيْرٌ وَإِنْ تُخَالِطُوهُمْ فَآخِوَانُكُمْ وَاللَّهُ يَعْلَمُ الْمُفْسِدَ مِنَ الْمُصْلِحِ وَلَوْ شَاءَ اللَّهُ لَاعْتَمَكُمُ إِنْ اللَّهُ عَزِيزٌ حَكِيمٌ

Mereka bertanya kepadamu tentang anak yatim, katakalah: "Mengurus urusan mereka secara patut adalah baik, dan jika kamu bergaul dengan mereka, maka mereka adalah saudaramu dan Allah mengetahui siapa yang membuat kerusakan dari yang mengadakan perbaikan. Dan jikalau Allah menghendaki, niscaya dia dapat mendatangkan kesulitan kepadamu. Sesungguhnya Allah Maha Perkasa lagi Maha Bijaksana".<sup>44</sup>

Sedangkan dasar hukum yang lain diambil dari as-sunnah untuk menetapkan hukum *Maṣlaḥah Mursalah* itu menggunakan Hadist Nabi Muhammad yang diriwayatkan oleh Ibnu Majjah sebagai berikut:

حدثنا محمد بن يحيى, حدثنا عبدالرزاق, انبأنا معمر عن جابر, اجلعتني عن عمر بن عبد العزيز عن ابن عباس قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم: الضرر والضرار  
Muhammad Ibn Yahya bercerita kepada kami, bahwa Abdur Razzaq bercerita kepada kita, dari Jabir al-Jufiyyi dari Ikrimah, dari Ibn Abbas: Rasulullah SAW bersabda, " tidak boleh membuat mazdarat (bahaya) pada dirinya dan tidak boleh pula membuat mazdarat pada orang lain". (HR. Ibnu Majjah)<sup>45</sup>

Nabi Muhammad SAW yang diriwayatkan oleh Imam Malik dalam hadis Malik nomor 1234, sebagai berikut:

حَدَّثَنِي يَحْيَىٰ عَنْ مَلِكٍ عَنْ عَمْرِو بْنِ يَحْيَىٰ الْمَازِنِيِّ عَنْ أَبِيهِ أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ لَأُضَرَّرَ وَلَا ضَرَّارَ

<sup>44</sup> Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur'an Kementerian Agama. *Al-Qur'an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur'an, 2019).

<sup>45</sup> Abi Abdillah Muhammad, "Sunan Ibn Majjah," vol. 2 (Bairut: Dar al-Fikr); 784.

*Maṣlahah* diartikan sebagai sesuatu yang relevan dengan prinsip-prinsip yang dijadikan dasar dalam penetapan hukum Islam, Al-Juwayni dalam Kitab Al-Burhan menyebutkan bahwa:

وَعِنْدِي أَنَّ الْأَشْبَاهَ الْمَغْلِبَةَ عَلَى ظَنٍّ، وَإِن كَانَتْ لِاتِّسَابِ الْأَحْكَامِ فَهِيَ تَنَاسُبٌ  
اِقْتِضَاءً تَشَابُهُ الْفَرْعِ وَالْأَصْلِ فِي الْحُكْمِ. فَهَذَا فَوْ السَّرِّ الْأَعْظَمِ فِي الْبَابِ فَكَأَنَّ  
الْمَعْنَى مُنَاسَبٌ لِلْحُكْمِ مِنْ غَيْرِ فَرَضٍ ذَكَرَ أَصْلَ نَظْرًا إِلَى الْمَصَالِحِ الْكُلِّيَّةِ، وَالْأَصْلُ  
يَعْنِي لِانْحِصَارِ الْمَصْلَحَةِ فِي أُصُولِ الشَّرِيعَةِ.<sup>46</sup>

Dan dalam pandanganku, bahwa keserupaan yang diakui oleh zann yang kuat, meskipun tidak serasi terhadap hukum namun ia serasi terhadap tuntutan keserupaan yang terjadi antara masalah cabang (far') dan masalah pokok (asl) dalam konteks hukum. Hal ini adalah rahasia penting yang terkandung dalam bab ini. Maka sepertinya makna (illat) tersebut adalah serasi (munasabah) terhadap hukum tanpa ada kemestian untuk menyebutkannya hukum asal, karena memandang kepada maslahat yang umum (kulli). Dan yang menjadi asalnya adalah keterikatan maslahat pada usul al-syariah.

*Maṣlahah* dengan tujuannya menarik kemaslahatan dan menghindari kemudharatan juga sejalan dengan kaidah fikih, sebagai berikut:

الضَّرُورَاتُ تُبِيحُ الْمَحْظُورَاتِ

Kondisi darurat memperbolehkan sesuatu yang semula dilarang.<sup>47</sup>

Maksud penjelasan dalil-dalil (Al-Qur'an dan Hadis) di atas menunjukkan bahwa keberadaan *maṣlahah* itu sudah diisyaratkan oleh Allah Swt dalam firman-Nya. Namun hanya bisa di pahami dengan pemahaman yang bagus, luas, dan mendalam, yang tahu akan dalil tentang *maṣlahah* dalam *naṣ* (Al-Qur'an dan Hadis) tersebut, meski bagi sebagian

<sup>46</sup> Al-Juwayni, *Al-Burhan*, Juz 2, hlm. 876.

<sup>47</sup> Wildan Jauhari, *Kaidah Fikih; Adh-Dhararu Yuzal* (Jakarta: Rumah Fiqih Publishing, 2018) hlm. 27.

orang masih merasa samar atau berbeda pendapat mengenai hakikat *maṣlahah* tersebut.<sup>48</sup>

**c. Syarat-syarat *Maṣlahah***

Syarat *al- maṣlahah al-mursalah* yang diberi oleh al-Ghazali diantaranya sebagai berikut:

1. Kemaslahatan berada dalam kategori kebutuhan pokok atau dhanuriyah yang berkaitan dengan lima kebutuhan. Oleh karena itu, apabila kemaslahatan yang dimaksud bertujuan untuk memelihara dan menghindarkan kemudharatan terhadap kebutuhan pokok tersebut maka al-maslahah al-mursalah dapat diterapkan sebagai hukum.
2. Kemaslahatan bersifat hakiki, bukan melalui prasangka-sangka (dugaan). Jika tidak dapat diyakini akan kepastian yang mengandung kemaslahatan, maka al-maṣlahah al-mursalah tidak dapat digunakan.
3. Kemaslahatan tidak bertentangan dengan nash ataupun dalil syariah, “seperti Qiyas dan Ijma, dan kemaslahatan harus sejalan dengan maqasid as-syariah. Bahkan, dapat dikatakan bahwa kemaslahatan tersebut sejalan dengan kemaslahatan yang diajarkan oleh hukum syara' dan agama Islam.”<sup>49</sup>
4. Kemaslahatan berlaku secara umum, tidak dikhususkan untuk kepentingan individu.

Al-Syuthibi merupakan ahli ushul yang datang belakangan dari al-Ghazali juga menegaskan bahwa ada tiga syarat yang diantaranya sebagai berikut:

1. Kemaslahatan harus *mu'qulat* atau bersifat logis dan relevan dengan kasus hukum yang sedang dihadapi.

---

<sup>48</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada ,2021), hlm. 63

<sup>49</sup> Jayusman Novita Sari, “Perspektif Maslahah Terhadap Pembagian Keuntungan Pada Unit Usaha Kelompok Usaha Tani Desa Wates Timur Pringsewu,” *ASAS Jurnal Hukum Ekonomi Syariah* 14, no. 2 (2022).

2. Kemaslahatan harus menjadi acuan dalam memelihara suatu kebutuhan yang sesuai dengan prinsip dalam kehidupan serta menghilangkan kesulitan.
3. Kemaslahatan harus sejalan dengan syariat dan tidak boleh bertentangan dengan nash yang *qath'i*.

Dari beberapa syarat tersebut, jelas bahwa para ulama yang menerima *maṣlahah* sebagai metode istinbat sangat berhati-hati untuk memastikan bahwa kemaslahatan yang digunakan benar-benar sesuai dengan prinsip Islam dan tidak digunakan sesuka mereka. Seperti yang ditunjukkan oleh al-Ghazali dan al-Syathibi, mereka menekankan betapa pentingnya masalah dari segi kepastiannya, sifatnya yang berlaku umum, dan kelogisannya. Selain itu, ditekankan bahwa masalah tersebut memenuhi prinsip syariah. Namun, ada satu hal yang membedakan al-Ghazali dari al-Syathibi: dia membatasi penggunaan *maṣlahah* hanya pada *maṣlahah* yang bersifat dharuri. Oleh karena itu, penggunaan masalah dalam pandangan al-Ghazali menjadi lebih sempit karena terbatas pada masalah yang dianggap dharuriyah saja.<sup>50</sup>

*Maṣlahah* itu adalah sebuah kebaikan dan kemaslahatan yang riil, bukan kemaslahatan yang kurang, belum, atau tidak jelas atau tapi masih berupa dugaan semata, yang bisa membawa atau mendatangkan kebaikan dan menghilangkan kemafsadatan. apabila masalah itu mendatangkan kemaslahatan bagi masyarakat secara umum dan memiliki akses secara global dan tidak menyimpang dari goal yang terdapat dalam al-Qur'an dan Sunnah serta yang digariskan dalam *maqāsid syarīah*.<sup>51</sup>

#### d. Macam – macam *Maṣlahah*

---

<sup>50</sup> Mukhsin Nyak Umar, *Al-Mashlahah Al-Mursalah (Kajian Atas Relevansinya Dengan Pembaharuan Hukum Islam)*, (Banda Aceh: Turats, 2017), hlm. 148.

<sup>51</sup> Ela Suryani. "Tinjauan *Mashlahah* Terhadap Perbedaan Tingkat Pendidikan Suami Istri SEbagai Penunjang Keharmonisan Rumah Tangga", *Skripsi* (Lampung: Fakultas Hukum Keluarga Islam Uin Raden Intan Lampung, 2023), diakses dari <http://repository.radenintan.ac.id/31507/1/Skripsi%201-2.pdf> , pada tanggal 20 Agustus 2024.

Dilihat dari segi kualitas dan kepentingan kemaslahatan, para ulama uşul al-fiqh membagi *al-maşlahah* ke dalam tiga bagian. Ketiga bagian yang dimaksud adalah *al-maşlahah al-darūnīyah*, *al-maşlahah al-ḥāḫīyah* dan *al-maşlahah al-taḥsīnīyah*.<sup>52</sup> Adapun macam-macam *Maşlahah* menurut ahli ushul Fiqh. Dilihat dari kualitas kepentingan kemaslahatan itu, para ahli ushul fiqh membaginya menjadi tiga macam, yaitu:

- a. *Maşlahah darūriyyah (primer)*, kemaslahatan yang berkaitan dengan kebutuhan pokok umat manusia di dunia dan akhirat. Kemaslahatan ini terbagi menjadi lima, yaitu; a.) memelihara agama, b.) memelihara jiwa, c.) memelihara akal, d.) memelihara keturunan, e.) memelihara harta. Kelima kemaslahatan ini dapat di sebut sebagai *al-maşlahah al-khamsah*.
- b. *Maşlahah al-hajīyyah (sekunder)*, yaitu kemaslahatan yang dibutuhkan dalam menyempurnakan kemaslahatan pokok (mendasar) sebelumnya yang berbentuk keringanan untuk mempertahankan dan memelihara kebutuhan mendasar manusia atau dengan kata lain masalah yang dibutuhkan oleh orang dalam menangani berbagai masalah yang sedang dihadapi.<sup>53</sup>
- c. *Maşlahah al-taḥsīniyyah (tersier)*, yaitu kemaslahatan yang sifatnya pelengkap berupa kekeluasan yang dapat melengkapi kemaslahatan sebetulnya. Contoh, dianjurkan untuk memakan makanan yang bergizi, berpakaian yang bagus dan rapi, melakukan ibadah-ibadah sunah sebagai amalan tambahan, dan berbagai cara menghilangkan najis dari badan manusia.<sup>54</sup>

Kemudian para ulama fiqh membaginya menjadi berapa bagian, dilihat dari segi kandungan *maşlahah*, di antaranya:

---

<sup>52</sup> Abdul Helim, *Maqasid al-Syari'ah versus usul al-fiqh*, (Yogyakarta Pustaka Belajar, 2019) hlm. 48.

<sup>53</sup> Misran "Al-Maşlahah Mursalah: Suatu Metodologi Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer" *Jurnal Ilmu Hukum Perundang-undangan dan Pranata Sosial* Volume 1, No. 1 (2016) hlm. 7, diakses dari <https://jurnal.arraniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641>, pada tanggal 11 Agustus 2024.

<sup>54</sup> Nasrun Harun, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1997); 116.

- a. *Al-Maṣlahah al-'Ammah*, yakni kemaslahatan yang berkaitan orang banyak. Dalam arti merujuk kepada kepentingan umum, bisa suatu golongan tertentu atau bisa saja semua golongan. Contohnya, para ulama membolehkan membunuh penyebar *bid'ah* yang dapat merusak 'akidah umat, karena menyangkut kepentingan orang banyak.
- b. *Al-Maṣlahah al-Khasshah*, yakni kemaslahatan pribadi dan memutuskan perikatan dan hubungan perkawinan seseorang yang dinyatakan hilang atau *maqfud* (sangat jarang di temui). Keputusan ini harus prioritas utama mana yang harus didahulukan antara kemaslahatan umum dan pribadi.<sup>55</sup>

Kemudian para ulama fiqih membaginya menjadi berapa bagian, dilihat dari segi keberadaan *maṣlahah*, di antaranya:

- a. *Al-Maṣlahah al-Mu'tabarah*, yakni kemaslahatan yang didukung oleh *shara'*. *Maṣlahah mu'tabarah*, kemaslahatan yang terdapat dalam naṣ secara tegas menjelaskan dan mengakui kebenarannya. Yang termasuk dalam kemaslahatan ini adalah *maṣlahah darūriyah*. Seluruh ulama sepakat menyatakan bahwa semua *maṣlahah* yang dikategorikan kepada *maṣlahah mu'tabarah* wajib tegak dalam kehidupan, karena dilihat dari segi tingkatannya ia merupakan kepentingan pokok yang wajib ditegakkan. Sedangkan *maṣlahah mursalah* yaitu *maṣlahah* yang secara eksplisit tidak ada satu dalil pun baik yang mengakuinya ataupun yang menolaknya. *Maṣlahah* ini tidak disebutkan dalam naṣ secara tegas. *Maṣlahah* ini sejalan dengan syara' yang dapat dijadikan pijakan dalam mewujudkan kebaikan yang dibutuhkan manusia serta terhindar dari

---

<sup>55</sup> Misran "Al-Mashlahah Mursalah: Suatu Metodologi Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer" Jurnal Ilmu Hukum Perundang-undangan dan Pranata Sosial Volume 1, No. 1 (2016) hlm. 8, diakses dari <https://jurnal.arraniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641>, pada tanggal 11 Agustus 2024.

kemudharatan.<sup>56</sup> Maksudnya dalil khusus yang menjadi dasar bentuk dan jenis kemaslahatan tersebut. Misalnya, hukuman atas orang yang meminum keras dalam hadis Rasulullah Saw dipahami secara berlainan oleh para ulama fikih, disebabkan perbedaan alat pemukul yang dipergunakan Rasulullah Saw ketika melaksanakan hukuman bagi orang yang meminum minuman keras. Ada hadis yang menunjukkan bahwa alat yang digunakan Rasul Saw adalah sandal/alas kakinya sebanyak 40 kali (HR. Ahmad ibn Hanbal dan al-Baihaqi) dari Ali bin Abi Talib.

- b. *Al-Maṣlahah al-Mulghah*, yakni kemaslahatan yang ditolak oleh syara', manfaatnya lebih sedikit dibandingkan mudharatnya. *Maṣlahah mulghah*, yaitu *maṣlahah* yang berlawanan dengan ketentuan *naṣ*.<sup>57</sup> Contohnya menurut ulama *uṣūl al-fiqh*, ialah menyamakan pembagian harta warisan antara seorang perempuan dengan saudara laki-lakinya. Kemudian pasangan suami melakukan hubungan suami istri dimakkah saat menunaikan ibadah haji setelah wukuf dan sebelum tahallul awal, maka haji tidak batal melainkan dikenakan sanksi berupa menyembelih seekor sapi unta sebagai dam atau denda. Hal ini sudah terangkum pada Qs. Al-baqarah (2): 197. *Maṣlahah* yang dimaksudkan diatas merupakan suatu bentuk makna peyoratif dari *mudārat*, bahaya, dan atau kesakitan. Hal ini dijadikan sebagai tolak-ukur kebaikan dan kejelekan terhadap segala sesuatu yang ada di tengah-tengah kehidupan masyarakat. Hanya saja tolak ukur masyarakat berbeda-beda dan selalu berubah tergantung siapa yang memaknainya. Dengan kata lain, subyektifitas masing-masing orang ikut menentukan ukuran *maṣlahah*. Misalnya, pada masyarakat Eropa, meski mereka sepakat

---

<sup>56</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada ,2021), hlm. 71.

<sup>57</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada ,2021), hlm. 72.

menjadikan *maṣlahah* sebagai tolak ukur kebaikan dan kejelekan terhadap sesuatu yang ada di tengah-tengah mereka, namun mereka berbeda dalam standarnya. Sebagai bukti yaitu munculnya berbagai macam “teori manfaat” dalam dunia “filsafat etika” Barat, yang tidak pernah menemukan dan berakhir pada satu kesimpulan. Bahkan setiap orang memiliki pendapat yang berbeda ketika memahami sebuah manfaat, karena eksistensi substansial *maṣlahah* tersebut bersifat subjektif yang mana masing-masing orang memiliki sudut pandang berbeda.

Abu Zahrah mengatakan bahwa *maṣlahah* seringkali tidak tampak, dan ketidaktampakan *maṣlahah* tidak akan mungkin terjadi kecuali jika makna *maṣlahah* telah tercampur dengan hawa nafsu dan syahwat, atau kegelapan telah menutupi akal sehingga sesuatu yang sebenarnya mengandung kemudharatan dianggap sebagai kemaslahatan.

Berdasarkan pendapat Abu Zahrah ini, dapat dianalisis bahwa tidak boleh menyalahkan naṣ yang tidak nampak *maṣlahah*-nya. Sebab seringkali akal telah tertutupi oleh hawa nafsu, atau dalam konteks modern, telah tercampuri oleh doktrin-doktrin yang disadari atau tidak seringkali bukan datang dari Islam, sehingga kemaslahatan versi naṣ dan kemaslahatan versi manusia telah berbeda. Oleh karena itu, untuk menggali kemaslahatan dalam naṣ, dan dalam penerapan naṣ, dibutuhkan kecermatan dan ketelitian tersendiri. Di sinilah sebenarnya titik terberat dari tugas seorang mujtahid, sekaligus ujian baginya. Di satu sisi, ia harus menghormati sifat formal hukum Islam, tapi di sisi lain juga dituntut untuk bisa merasionalkannya.<sup>58</sup>

- c. *Al-Maṣlahah al-mursalah*, yakni kemaslahatan yang keberadaannya tidak di dukung maupun ditolak *syara'* melalui dalil yang rinci.

---

<sup>58</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Masalahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada ,2021), hlm. 73.

Dalam bahasa al-Ghazali, mashlahat seperti ini disebut dengan Istilah, sementara Abdul Wahab Khalaf menamakannya dengan *Munasib Mursal*.<sup>59</sup>

- d. *Al-Mashlahah Mursalah* yaitu kemaslahatan yang keberadaannya tidak didukung shara' dan tidak pula dibatalkan/ditolak shara' melalui dalil yang dirinci. Kemaslahatan dalam bentuk ini terbagi dua, yaitu: 1) *Al-Mashlahah* al-Gharibah yaitu kemaslahatan yang aneh, asing, atau kemaslahatan yang sama sekali tidak ada dukungan dari shara', baik secara rinci maupun secara umum.<sup>60</sup> Para ulama usul fikih tidak dapat mengemukakan contoh pastinya. Bahkan Imam asy-Syatibi mengatakan kemaslahatan seperti ini tidak ditemukan dalam praktik, sekalipun ada dalam teori. 2). *Al-Mashlahah Mursalah*, yaitu kemaslahatan yang tidak didukung dalil shara' atau nash yang rinci, tetapi didukung oleh sekumpulan makna nash (ayat atau hadis).<sup>61</sup>
- e. *Maslahah Mursalah* dalam Kitab Usul Fikih al-Ghazali

Pada masa al-Ghazali, kajian usul fikih telah mengalami kemajuan cukup pesat. Seiring dengan telah melembaga dan meluasnya kajian fikih dengan berbagai mazhab yang ada. Kajian, diskusi, dan penulisan di bidang usul fikih telah menjadi tradisi keilmuan di kalangan ulama Islam yang sangat membanggakan dan perlu mendapat acungan jempol. Kajian tentang *masalah mursalah* yang pada masa-masa sebelumnya belum banyak diungkap, pada masa itu telah ramai didiskusikan.

Pandangan *usuliyyin* tentang *masalah mursalah* dan bagaimana kedudukannya dalam kaitannya dengan upaya

---

<sup>59</sup> Abu Hamid al-Ghazali, *Al-Mustashfa min 'Ilm al-Ushul...*, hal. 250 dan Abdul Wahab Khalaf, *Ilmu Ushul...*, hal 53

<sup>60</sup> Ahmad Munif Suratmaputra, *Filsafat Hukum Islam al-Ghazali, Masalah Mursalah dan Relevansinya dengan Pembaharuan Hukum Islam*, (Jakarta: Pustaka Firdaus, 2002), Cet. I, hlm. 112

<sup>61</sup> Nasrun Haroen, *Usul Fikih, Jilid I*, hlm. 118-119; dan Lihat: Al-Ghazali, *Shifa' al-Ghalil*, (Baghdad: Mathba'ah al-Irsyad, 1971), hlm. 209-21

pengembangan hukum Islam telah banyak menyebar dan ditemukan, terutama dalam kitab-kitab usul fikih kalangan Malikiyah. Kalau *Usuliyin* dari kalangan Mutakallimin (Shafi'iyah) pada periode sebelum al-Ghazali tidak banyak membahasnya, al-Ghazali dapat dinilai sebagai tokoh Usuliyin mazhab Shafi'i yang paling banyak berbicara dan menaruh perhatian terhadap *Maslahah mursalah* ini. Bahkan tidak berlebihan kalau dikatakan bahwa apa yang dibicarakan al-Ghazali tentang masalah mursalah tersebut yang belum pernah diungkap oleh para pendahulunya.

Al-Ghazali membicarakan Masalah mursalah dalam keempat karyanya, yaitu al-Mankhul. Cara atau metode al-Ghazali dalam menyampaikan ide-ide dan pemikirannya dalam buku tersebut.

➤ Dalam Kitab al-Mankhul

Pandangan al-Ghazali tentang *masalah mursalah* dalam kitab al-Mankhul disampaikan pada saat ia berbicara tentang *qiyas*. Al-Ghazali antara lain menyebutkan bahwa istidlal (istilah khusus yang dipakai al-Ghazali dalam kitab ini untuk menjelaskan *masalah mursalah* itu ada dua. Pertama disebut *istidlal mursal* dan kedua *istidlal sahih*.<sup>62</sup>

*Istidlal mursal* yang dimaksud oleh al-Ghazali dalam kitab *al-Mankhul* ini adalah masalah yang sama sekali tidak ditemukan dalilnya dalam *shara'*, baik yang membenarkan, maupun yang membatalkan.<sup>63</sup> Apa yang diungkapkan al-Ghazali dalam al-Mankhul itu kiranya dapat diambil kesimpulan:

<sup>62</sup>Ahmad Munif Suratmaputra, Filsafat Hukum Islam al-Ghazali, hlm. 107.

<sup>63</sup> Al-Ghazali, al-Mankhul min Ta'liqat al-Ushul, (Damaskus: Dar al-Fikr, 1980), hlm. 359-

1. *Maslahah* (kemaslahatan) itu terbagi menjadi dua. *Pertama* masalah yang sama sekali tidak ditemukan dalilnya di dalam hukum Islam, baik secara umum maupun khusus (*masalah gharibah*); dan *kedua* masalah yang sejalan dan relevan dengan penetapan hukum Islam.
2. *Maslahah* yang sama sekali tidak ditemukan dalilnya dalam shara' (hukum Islam), menurut al-Ghazali tidak terwujud, yang oleh karenanya, tidak bisa dikatakan untuk diterima atau ditolak. Sedangkan masalah yang sejalan dan relevan dengan penetapan Hukum Islam dan tidak berlawanan dengan Al Qur'an, Sunnah, atau *ijma'* dapat diterima. Inilah *masalah mursalah* yang dapat dijadikan dasar pertimbangan dalam menetapkan hukum Islam.
3. *Maslahah* yang tidak sejalan dengan penetapan hukum Islam dan berlawanan dengan Al-Qur'an, Sunnah, atau *ijma'* harus ditolak, tidak dapat dijadikan pertimbangan/dalil dalam menetapkan hukum Islam.<sup>64</sup>

Dengan demikian, maka menurut al-Ghazali dalam kitabnya al Mankhul, bahwa masalah yang dapat dijadikan hujjah adalah : masalah yang sejalan atau ada relevansinya dengan penetapan Hukum Islam dan masalah itu tidak bertentangan dengan Al Qur'an, Sunnah, atau *ijma'*, menurut al Ghazali, dapat diterima sebagai dalil penetapan hukum Islam, walaupun masalah itu tidak ada dalil tertentu yang menunjukkannya. Masalah atau kemaslahatan semacam itulah yang disebut dengan masalah mursalah.<sup>65</sup> Dengan demikian, menurut al Ghazali, masalah mursalah yang dapat diterima atau dijadikan

<sup>64</sup> Ahmad Munif Suratmaputra, *Filsafat Hukum Islam al-Ghazali*, hlm. 112

<sup>65</sup> Ahmad Munif Suratmaputra, *Filsafat Hukum Islam al-Ghazali*, hlm. 112

dalil hukum Islam, berdasarkan ungkapannya dalam al-Mankhul tersebut, haruslah memenuhi dua syarat: 1) Masalah tersebut sejalan dengan penetapan hukum Islam (munasib dan muttarid). Inilah yang oleh al-Ghazali di dalam Shifa' al-Ghalil dan al-Mustasfa disebut dengan mula'imah/ mula'amah. 2) Masalah itu tidak bertentangan dengan Al-Qur'an, Sunnah, atau ijma. Adapun masalah mursalah yang dapat dibenarkan, al-Ghazali memberi contoh, antara lain, yaitu: bahwa berdasarkan masalah mursalah, sah seseorang menjadi kepala negara dan semua tindakannya (yang tidak kontra dengan hukum Islam) dipandang sah kendati orang tersebut tidak memenuhi persyaratan untuk menjadi kepala negara, selama ia mampu menjaga stabilitas nasional, mengatur rakyatnya, dipatuhi, dan disegani oleh semua rakyatnya. Sebab, dalam kondisi seperti sekarang ini sangat sulit untuk mencari seseorang yang benar-benar dapat memenuhi kriteria sebagai kepala negara sebagaimana digariskan Islam. Kenapa hal itu dibenarkan? Al Ghazali memberi alasan, karena bila tidak, dalam negara/bangsa yang tidak ada pimpinannya akan terjadi chaos, kekacauan dan malapetaka yang membawa dampak kehancuran.<sup>66</sup>

Ali 'Abd Rabbih mendefinisikan mashlahat mursalah yaitu “gambaran menetapkan suatu hukum berdasarkan mashlahat atau menolak kemafsadatan dari manusia, yang belum jelas dalilnya dari syari', diterima atau ditolak.

Kemashlahatan dalam bentuk ini terbagi dua, yaitu ; (1) mashlahah al-gharibah, yaitu kemashlahatan yang asing, atau kemashlahatan yang sama sekali tidak ada dukungan dari syara', baik secara rinci maupun secara umum. Para ulama ushul fiqh tidak

---

<sup>66</sup> Al-Ghazali, *al Mankhul*, hlm. 370

dapat mengemukakan contoh pastinya. Bahkan Imam al-Syatibi mengatakan kemashlahatan seperti ini tidak ditemukan dalam praktik, sekalipun ada dalam teori. (2) *Mashlahah Mursalah*, yaitu kemashlahatan yang tidak didukung oleh sekumpulan makna nash (ayat atau hadits).

Pada hakikatnya mashlahat yang menjadi bahan perdebatan hangat di kalangan para fuqaha' adalah *mashlahah mursalah* atau yang sering juga disebut al-munasib al- mursal. Dalam hal ini, Abu al-Nur Zahir memetakan tiga macam kelompok. Komunitas pertama adalah kumpulan ulama' yang tidak dapat menerima *mashlahah mursalah* sebagai *hujjah* sama sekali diantaranya adalah kalangan *syafi'iyah*. Komunitas kedua adalah golongan ulama' yang menerima *mashlahah mursalah* secara terbuka dan dapat dijadikan sebagai *hujjah*, diantaranya adalah golongan Malikiyyah. Komunitas ketiga adalah yang berpendapat bahwa mashlahat mursalah tersebut bisa saja dijadikan hujjah selama mashlahat yang inheren di dalamnya bersifat *dharuriyat*, *qhat'iyat*, dan *kulliyat* diantaranya adalah al- Ghazali dan al-Baidhawi.<sup>67</sup>

Untuk bisa menjadikan *mashlahah mursalah* sebagai dalil dalam menetapkan hukum, ulama Malikiyyah dan Hanabilah mensyaratkan tiga syarat, yaitu ;

1. Kemashlahatan itu sejalan dengan kehendak syara' dan termasuk dalam jenis kemaashlahatan yang didukung nash secara umum.
2. Kemashlahatan itu bersifat rasional dan pasti, bukan sekedar perkiraan sehingga hukum yang ditetapkan melalui *mashlahah mursalah* itu benar-benar menghasilkan manfaat dan menghindari atau menolak kemudharatan.

---

<sup>67</sup> M. Abu al-Nur Zahir, *Ushul Fiqh*, Juz III, Mesir : Mathba'at Dar al-Ta'lif, 1950, hal.

3. Kemashlahatan itu menyangkut kepentingan orang banyak, bukan kepentingan pribadi atau kelompok kecil tertentu.<sup>68</sup>

Ulama golongan Syafi'iyah, pada dasarnya, juga menjadikan mashlahah sebagai salah satu dalil *syara'*. Akan tetapi, Imam al-Syafi'i, memasukkannya ke dalam *qiyas*. Misalnya, ia mengqiyaskan hukuman bagi peminum minuman keras kepada hukuman orang yang menuduh zina, yaitu dera sebanyak 80 kali, karena orang yang mabuk akan mengigau dan dalam pengigauannya diduga keras akan menuduh orang lain berbuat zina. Al-Ghazali, bahkan secara luas dalam kitab ushul fiqhnya membahas permasalahan *mashlahah mursalah*. Ada beberapa syarat yang dikemukakan al Ghazali terhadap kemashlahatan yang dapat dijadikan *hujjah* dalam mengistinbathkan hukum, yaitu;

1. *Mashlahah* itu sejalan dengan jenis tindakan-tindakan *syara'*.
2. *Mashlahah* itu tidak meninggalkan atau bertentangan dengan *nash syara'*
3. *Mashlahah* itu termasuk ke dalam kategori *mashlahah* yang *dharuri*, baik menyangkut kemashlahatan pribadi maupun kemashlahatan orang banyak dan universal, yaitu berlaku sama untuk semua orang.<sup>69</sup>

Untuk yang terakhir ini Al-Ghazali juga mengatakan bahwa yang hajjiah, apabila menyangkut kepentingan orang banyak bisa menjadi dharuriyah.

Demikian juga dengan Jumhur Ulama sebenarnya menerima *mashlahah mursalah* sebagai salah satu metode dalam mengistinbathkan

---

<sup>68</sup>Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

<sup>69</sup> Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

hukum Islam. Alasan Jumhur Ulama dalam menetapkan *mashlahah* dapat dijadikan hujjah dalam menetapkan hukum, antara lain adalah :

1. Hasil induksi terhadap ayat atau hadits menunjukkan bahwa setiap hukum mengandung kemashlahatan bagi umat manusia. Sebagaimana firman Allah dalam surat al-Anbiya' : 107

وَمَا أَرْسَلْنَاكَ إِلَّا رَحْمَةً لِّلْعَالَمِينَ<sup>70</sup>

Menurut Jumhur Ulama, Rasulullah itu tidak akan menjadi rahmat apabila bukan dalam rangka memenuhi kemashlahatan umat manusia. Selanjutnya, ketentuan dalam ayat-ayat al-Qur'an dan sunnah Rasulullah, seluruhnya dimaksudkan untuk mencapai kemashlahatan umat manusia, di dunia dan akhirat. Oleh sebab itu, memberlakukan *mashlahah* terhadap hukum-hukum lain yang juga kemashlahatan adalah legal.

2. Kemashlahatan manusia senantiasa dipengaruhi perkembangan tempat, zaman, dan lingkungan mereka sendiri. Apabila syari'at Islam terbatas pada hukum-hukum yang ada saja, akan membawa kesulitan.
3. Jumhur Ulama juga beralasan dengan merujuk kepada beberapa perbuatan sahabat, seperti "Umar ibn Khathab tidak memberi bagian zakat kepada para mu'allaf (orang yang baru masuk Islam), karena menurut 'Umar, kemashlahatan orang banyak menuntut hal itu. Abu Bakar mengumpulkan al-Qur'an atas saran 'Umar ibn Khatab, sebagai salah satu kemashlahatan untuk melestarikan alquran dan menuliskan al-Qur'an pada satu logat bahasa di zaman 'Utsman ibn 'Affan demi memelihara tidak terjadinya perbedaan bacaan al-Qur'an itu sendiri."<sup>71</sup>

<sup>70</sup> Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur'an Kementerian Agama. *Al-Qur'an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur'an, 2019).

<sup>71</sup> Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

**e. *Maṣlahah* Sebagai Dalil Fikih**

Tidak semua *maṣlahah* dapat digunakan sebagai *hujjah*, sehingga ada beberapa ketentuan yang dapat menjadikan suatu *maṣlahah* dapat digunakan sebagai *hujjah*. Berikut ini adalah beberapa syarat *maṣlahah* menurut beberapa ulama:

a. Menurut al-Ghazālī

1. *Maṣlahah* itu sejalan dengan tindakan *syara'*;
2. *Maṣlahah* itu tidak meninggalkan atau bertentangan dengan naṣ *syara'*;
3. *Maṣlahah* itu termasuk ke dalam kategori *maṣlahah* yang dharuri, baik yang menyangkut kemaslahatan pribadi<sup>72</sup>

b. Menurut Yusuf Hamid dalam kitabnya *al-Maqāṣid* yang dikutip oleh Amir Syarifudin, yaitu:

1. Standar yang menjadi sandaran dari *maṣlahah* itu selalu petunjuk *syara'* bukan semata berdasarkan akal manusia, karena akal manusia itu tidak sempurna, bersifat relatif dan subjektif, selalu dibatasi waktu dan tempat, serta selalu terpengaruh lingkungan dan dorongan hawa nafsu;
2. Pengertian *maṣlahah* dalam pandangan *syara'* tidak terbatas untuk kepentingan dunia saja tetapi juga untuk akhirat;
3. *Maṣlahah* dalam artian hukum tidak terbatas pada rasa enak dan tidak enak dalam artian fisik jasmani saja, tetapi juga enak dan tidak enak dalam artian mental-spiritual atau secara rohaniyah

c. Menurut Imam Malik mengenai *maṣlahah mursalah*:

1. Adanya kesesuaian antara *maṣlahah* yang dipandang sebagai sumber dalil yang berdiri sendiri dengan tujuan-tujuan *syari'at* (*maqāṣid al-Syari'ah*). Dengan adanya persyaratan ini, berarti *maṣlahah* tidak boleh menegasikan sumber dalil yang lain, atau

---

<sup>72</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada, 2021), hlm.79

bertentangan dengan dalil yang *qath'i*, akan tetapi harus sesuai dengan masalah yang memang ingin diwujudkan oleh *Syāri*. Misalnya, jenis masalah itu tidak asing, meskipun tidak diperkuat dengan adanya dalil khas;

2. *Maṣlahah* itu harus masuk akal (rationable), mempunyai sifat-sifat sesuai dengan pemikiran yang rasional, di mana seandainya diajukan kepada kelompok rasionalis akan dapat diterima; Penggunaan dalil *maṣlahah* ini adalah dalam rangka menghilangkan kesulitan yang mesti terjadi, seandainya *maṣlahah* yang dapat diterima akal itu tidak diambil, niscaya manusia akan mengalami kesulitan.<sup>73</sup>

Suatu persoalan hukum yang dipandang memiliki kemaslahatan disyaratkan mesti termasuk persoalan yang primer (*darūnīyah*), kemaslahatannya dapat dipastikan ada (*qat'ī*), bukan termasuk khayalan atau dalam bentuk prediksi, dapat diterima akal sehat (ma'qūl), kemaslahatannya universal atau menyeluruh (*kullī*) ke setiap lapisan masyarakat, dan tidak bertentangan dengan hukum yang telah ditetapkan *nas* dan *ijmā'*. Letak hubungan antara *maqāṣid al-sharī'ah* dan *al-maṣlahah* adalah berada pada kesamaan teori yaitu keduanya membahas tentang *al-maṣlahah al-darūnīyah*, *al-maṣlahah al-ḥājīyah* dan *al-maṣlahah al-tahsīnīyah*. Ketiga hal ini berujung pada suatu tujuan yang disebut kemaslahatan dan pada kenyataannya keduanya juga sama-sama membahas tentang kemaslahatan. Kemaslahatan itu pun kembali kepada tiga hal yang disebutkan sebelumnya yaitu kemaslahatan primer (*darūnīyah*), sekunder (*ḥājīyah*) dan tersier (*tahsīnīyah*).

Terbaginya tiga macam kemaslahatan tersebut secara otomatis menunjukkan adanya kemaslahatan yang bertingkat. Untuk memperoleh tingkatan ini mesti dilakukan dengan pengkajian dan tentunya juga terkait

---

<sup>73</sup> Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, (Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada, 2021), hlm. 80-81.

dengan kategori-kategori tertentu atau bahkan termasuk syarat-syarat tertentu agar dapat disebut mengandung kemaslahatan. Khusus terkait dengan syarat ini baik *maqāṣid al-sharī'ah* atau pun *al-maṣlahah* sama-sama menentukan syarat terhadap sesuatu <sup>74</sup>

Dari beberapa pendapat ulama di atas, dapat disimpulkan bahwa: a) *Maṣlahah* harus sesuai dengan kehendak syara' dan/atau tidak bertentangan dengan dalil-dalil syara', bukan hanya sesuai pada akal rasionalitas dan nafsu manusia saja; b) *Maṣlahah* harus mendatangkan manfaat dan menghindari mafsadat (kerugian atau kerusakan) bagi umat, baik pada segi jasmani maupun rohani, baik untuk kehidupan dunia maupun akhirat; c) *Maṣlahah* harus berlaku umum, baik pribadi maupun semua orang.

#### f. Contoh-contoh *Maṣlahah*

##### 1. Tindakan para Sahabat dan Fuqaha di Masa Lalu.

Muhammad 'Ali al-Sayis menguraikan sebagai berikut :

- a) Atas desakan dari Umar ibn Khattab, Khalifah Abu Bakar memerintahkan kepada Zaid ibn Tsabit untuk mengumpulkan catatan-catatan al-Qur'an yang berserakan di berbagai tempat, kemudian ditulis kembali secara kronologis di dalam lembaran khusus untuk dibuat suatu kodifikasi al-Qur'an.
- b) Abu Bakar telah menunjuk 'Umar untuk menggantikan jabatannya menjadi khalifah, apabila kelak ia wafat.
- c) 'Umar telah menetapkan hukuman dera sebanyak 80 kali bagi peminum khamar, padahal sebelumnya hukuman bagi mereka hanya sebanyak 40 kali cambuk.
- d) 'Umar telah mendirikan institusi-institusi pemerintahan, membuat Undang-undang perpajakan, menetapkan mata uang, membangun lembaga pemasyarakatan (penjara) dan lain-lain.

---

<sup>74</sup> Abdul Helim, *Maqasid al-Syari'ah versus usul al-fiqh*, (Yogyakarta Pustaka Belajar, 2019) hlm. 48.

- e) ‘Umar telah menyita kekayaan para pejabat Pemerintahan yang memperkaya diri setelah mereka diangkat menjadi penguasa di daerah tertentu.
- f) Khalifah Utsman ibn ‘Affan telah berusaha keras untuk menyatukan umat Islam dalam satu ejaan bacaan al-Qur’an, kemudian beliau ciptakan lima naskah dan disebarluaskan ke berbagai daerah kekuasaan Islam. Ia perintahkan agar umat Islam berpegang pada pedoman ejaan baru dan membakar ejaan lama.
- g) Khalifah Ali ibn Abi Thalib menetapkan tanggung jawab kepada para tukang untuk membayar ganti rugi apabila barang yang diserahkan mengalami kerusakan atau hilang.
- h) Fatwa ulama Hanafiyah, agar para mufti yang rusak moralnya dan para thabib yang bodoh ditaruh di bawah perwalian.
- i) Tindakan ulama Malikiyah menahan dan menginterogasi seorang tersangka agar dia mengaku apa yang telah diperbuatnya.
- j) Ulama Syafi’iyah mewajibkan hukuman qishas terhadap orang banyak, membunuh satu orang korban.<sup>75</sup>

## 2. *Mashlahah* yang kontradiksi dengan nash

Semua contoh di atas adalah berupa hukum-hukum dan kebijaksanaan baru yang telah dilegislati pemerintah dan para fuqaha demi kemashlahatan umat, namun dari kebijaksanaan- kebijaksanaan itu tidak satupun yang dianggap kontradiksi dengan *nash* al-Qur’an, hadits dan ijma’. Lain halnya dengan tindakan para fuqaha atau penguasa terutama ‘Umar ibn Khattab yang telah berani mengambil keputusan-keputusan secara liberal, ternyata keputusan- keputusan itu kontradiksi

---

<sup>75</sup> Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

dengan *nash* yang *sharih* dari al-Qur'an dan hadits yang telah dipraktekkan di masa Rasulullah hidup.

'Umar dikenal sebagai seorang yang memiliki pikiran yang brilian dan saat dia memegang tampuk kepemimpinan sebagai khalifah, banyak kebijaksanaan yang diambilnya dengan alasan untuk kemashlahatan umat, walaupun kebijaksanaan-kebijaksanaan itu menyalahi syari'at yang berlaku. Di antara kebijaksanaan-kebijaksanaan 'Umar itu antara lain:

- a) 'Umar telah mengubah hukum talak tiga yang dijatuhkan pihak suami terhadap istrinya sekaligus pada suatu tempat. Padahal di masa hidup Nabi, Abu Bakar dan awal khalifah 'Umar itu sendiri, talak tiga seperti itu dianggap jatuh satu kali, sesuai dengan sabda Nabi yang diriwayatkan oleh Imam Muslim di dalam kitab Shahihnya dari Ibn Taus dari ayahnya dari ibn 'Abbas katanya, di masa hidup Rasulullah dan Abu Bakar serta dua tahun pertama di masa pemerintahan 'Umar adalah talak tiga yang dijatuhkan sekaligus hanya dianggap satu kali (jatuh talak satu), 'Umar berkata; masyarakat telah terburu-buru dalam melaksanakan tindakannya (menjatuhkan talak tiga sekaligus) yang seharusnya dapat mereka lakukan dengan bertahap. Hal itu apabila kami membiarkan mesti merajalela di masyarakat, berarti kami membiarkan mereka dalam kehancuran.

Setelah 'Umar melihat realitas sosial demikian, ditetapkanlah bahwa talak itu berlaku penuh sebagai talak ba'in, sehingga suami tidak bisa merujuk kembali kepada istrinya sebelum dinikahi oleh laki-laki lain. Keputusan 'Umar ini kontradiksi dengan tradisi Nabi, ijma' shahabat dan nash (Q.S. 2 : 229). Ayat ini menjelaskan bahwa talak tiga bisa menjadi ba'in apabila dijatuhkan pada masa lalu dan tempat yang berbeda sebagaimana telah dipraktekkan oleh Nabi dan para sahabat.

- b) Pada awalnya sanksi bagi laki-laki pezina yang belum menikah itu hukum cambuk dan diasingkan selama satu tahun, sesuai dengan hadits yang diriwayatkan oleh Imam Muslim dari ‘Ubadah ibn Samit, bahwa bujangan dengan gadis dicambuk 100 kali dan diasingkan selama satu tahun.<sup>76</sup>

‘Umar pernah mengasingkan Rabi’ah ibn Umayyah ke Suriah, tapi di sana ternyata dia melarikan diri bergabung ke pihak musuh yaitu Bizantium, berdasarkan pengalaman ini, ‘Umar menetapkan bahwa mulai saat ini saya tidak akan lagi mengasingkan seseorang, dan hukuman tersebut dibekukannya.

- c) Al-Qur’an telah menentukan golongan orang-orang yang berhak menerima zakat, di antaranya muallaf agar mereka tertarik kepada Islam (QS. 9 :60). Ketentuan ini berlaku pada masa Nabi dan Abu Bakar. Tetapi di masa ‘Umar, ketentuan ini tidak dijalankannya, dengan argumentasi bahwa kami tidak akan lagi memberikan bagian itu, siapa yang tetap ingin beriman silahkan dan siapa yang tidak, maka tetaplah dalam kekafirannya, namun pedanglah yang akan menyelesaikan urusan itu.
- d) ‘Umar tidak memberlakukan hukuman potong tangan bagi pencuri yang telah ditetapkan dalam al-Qur’an (QS. 5 : 39). Disebabkan saat itu kondisi masyarakat sangat memprihatinkan, maka demi mempertahankan nyawa di musim paceklik itu, ‘Umar membebaskan pelaku pencurian dari hukuman potong tangan.
- e) Pada masa Nabi dan Abu Bakar, menjual ummul walad (budak perempuan yang telah melahirkan anak dari majikannya) itu dibolehkan, tetapi di masa ‘Umar hal itu dilarangnya dengan

---

<sup>76</sup> Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

argumentasi bahwa darah mereka telah bercampur dengan darah kita.

Dari beberapa kebijaksanaan ‘Umar tersebut, masih banyak lagi yang dilakukannya di saat membangun negara dan masyarakat Islam. Kemudian dalam periode berikutnya tindakan-tindakan ‘Umar itu dicontohkan dan diikuti oleh para ulama dan pemimpin Islam, di antaranya :

- a) Khalifah ‘Umar ibn Abd al-‘Aziz, mengharamkan hadiah yang diberikan seseorang kepada para pejabat negara, padahal pada masa Nabi hadiah itu boleh. Dia mengatakan hadiah semacam itu dahulu betul-betul hadiah, tetapi sekarang ini telah berubah menjadi suap (riswah).
- b) Yahya ibn Yahya al-Laisi memfatwakan hukuman kafarat harus berpuasa dua bulan berturut-turut kepada seorang yang sedang puasa yang sengaja bersetubuh dengan istrinya di siang hari bulan Ramadhan, padahal semestinya kafarat itu boleh dipilih di antara tiga alternatif, yaitu membebaskan hamba sahaya, atau berpuasa dua bulan berturut-turut, atau memberi makan 60 orang miskin.<sup>77</sup>

#### **g. Dasar Penggunaan *Maṣlahah***

Jumhur ulama ushul sepakat bahwa sumber dari hukum Islam yang telah disepakati ada empat macam : dua macam yang asli yaitu al-Qur’an dan sunnah dan dua macam lagi yaitu ijma’ dan qiyas. Selain yang empat macam tersebut, merupakan dasar hukum Islam yang masih diperselisihkan eksistensinya termasuk di dalamnya adalah *mashlahah*.<sup>78</sup>

---

<sup>77</sup> Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

<sup>78</sup>Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

Ulama ushul yang berpegang kepada mashlahat sepakat pula bahwa kemashlahatan yang mempunyai nilai untuk diperhatikan adalah kemashlahatan murni (hakiki) yang berhubungan dengan kepentingan umum. Kemashlahatan yang semata-mata didasarkan kepada keinginan individu, kelompok atau bersifat nisbi, dilarang sama sekali, karena konklusi yang akan diambil kontradiksi dengan *syara'*. Di dalam praktek sering terjadi perbedaan pendapat di antara ulama, dalam menentukan mashlahat paling baik dan dalam menentukan apakah konklusi yang diambil berdasarkan mashlahat itu kontradiksi atau tidak dengan *nash*. Oleh karena demikian, imam Malik menentukan syarat-syarat dalam menggunakan mashlahat sebagai berikut :

1. Harus sejalan antara *mashlahah* dengan maksud-maksud *syara'*, *mashlahah* tidak boleh kontradiksi dengan pokok-pokok ajaran Islam (dharuriyah) dan tidak kontradiksi dengan salah satu dalil qath'i.
2. *Mashlahah* itu harus rasional, dalam arti apabila dikemukakan kepada ahlinya mereka menerimanya.
3. Mengambil *mashlahah* tersebut bisa menghilangkan kesulitan.<sup>79</sup>

Dari pembagian masalah berdasarkan tingkatannya diatas jika terjadi benturan maka harus didahulukan yang lebih diutamakan tingkat kemaslahatannya. Jika benturan terjadi antara *masalahah dharuriyah* dengan masalah hajiyah, maka *masalahah dharuriyah* harus lebih didahulukan. Sedangkan jika benturannya antara *masalahah hajiyah* dengan masalah *masalahah tahsiniyah*, maka yang didahulukan adalah *masalahah hajiyah*. Karena *masalahah hajiyah* tingkatannya lebih tinggi dan *masalahah tahsiniyah* sifatnya hanya untuk kesempurnaan dan pelengkap saja serta tidak dapat diwujudkan.

---

<sup>79</sup> Misran, "Al-Maslahah Mursalah (suatu Metode Alternatif dalam Menyelesaikan Persoalan Hukum Kontemporer)", *Jurnal Ilmu Hukum, Perundang dan Pranata Sosial*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, 2020), diakses dari <https://jurnal.ar-raniry.ac.id/index.php/Justisia/article/view/2641&ved> pada tanggal 24 September 2024.

Pada pembahasan skripsi ini, konsep masalah yang digunakan adalah konsep *maṣlahah*, Penulis mengkaji kebijakan pembebasan jalur pada praktik sewa jasa angkutan kota ditinjau dari konsep al- *maṣlahah* sifatnya hanya untuk kesempurnaan dan pelengkap saja serta tidak dapat diwujudkan.

Pada pembahasan skripsi ini yakni, kebijakan pelepasan plang atau papan stiker jika dilihat dari sudut pandang *maṣlahah mursalah* maka kebijakan ini memberikan kemaslahatan dengan mempertimbangkan kaidah bahaya itu dicegah sebisa mungkin (sesuai kemampuan) dan termasuk dalam tingkatan *maṣlahah dharuriyah*.



## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini merupakan salah satu penelitian yang bersifat lapangan (*field research*). Penelitian lapangan (*field research*) adalah sebuah penelitian yang dilakukan oleh peneliti secara langsung terjun ke lapangan yang mana sudah ditentukan sebagai objek yang akan diteliti.<sup>80</sup> Proses penelitian secara langsung ini di peroleh dari pengumpulan data seperti observasi, data angket, wawancara dan lain-lain. Selanjutnya metode yang digunakan adalah metode kualitatif yang mana digunakan peneliti untuk mendapatkan dan mengumpulkan informasi terhadap realitas suatu peristiwa yang sedang berlangsung.<sup>81</sup>

Penelitian ini mengkaji, adanya kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa jasa angkutan kota di Purwokerto. Berdasarkan data yang diterima peneliti kemudian dikaitkan dengan teori *Maslahah*

#### B. Pendekatan Penelitian

Penulis menggunakan pendekatan yuridis empiris dalam menentukan metode pendekatan dalam penelitian ini. Yuridis empiris adalah metode pendekatan yang dilakukan untuk menggali data, informasi dan fakta terhadap permasalahan yang sedang berlangsung pada masyarakat.<sup>82</sup> Kemudian semua fakta, data, dan informasi itu dikaji selanjutnya dituangkan ke dalam bentuk deskriptif sehingga dapat diketahui suatu kebenarannya pada permasalahan

---

<sup>80</sup> Bagus Eko Dono, *Strategi Kepala Sekolah Dalam Meningkatkan Prestasi Siswa*, (Bogor: Guepedia, 2021), hlm. 22.

<sup>81</sup> Anita De Grave., *Metode Penelitian Kualitatif*, ( Sukoharjo: Pradina Pustaka, 2022), hlm. 26

<sup>82</sup> Kornelius Benuf dan Muhammad Azhar, “Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer”, *Jurnal Gema Keadilan* Vol 7, Edisi 1, Juni 2020, hlm. 28, diakses dari <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/gk/article/view/7504>, tanggal 27 Juli 2024.

tersebut.<sup>83</sup> Pendekatan dilakukan penulis dengan cara wawancara langsung kepada penumpang, supir angkutan, dan pihak kopata.

### C. Lokasi Penelitian

Penulis memilih kasus dan lokasi di kota Purwokerto berikut; pangkalan angkutan Pasar Pon, pangkalan angkutan Pasar Manis, pangkalan angkutan Tanjung, dan di perempatan Taman Andang Pangrenan, Pasar Kebondalem, Smk 3 Purwokerto, Rs. Margono ini karena terjadi transaksi yang mana kita tidak tau masalah terkait praktik sewa jasa angkut pada jalur angkutan kota di Purwokerto tersebut yang di gunakan memenuhi syariat Islam atau tidak dalam bermuamalah.

### D. Sumber Data

Sumber data yang dikaji peneliti dua sumber, yaitu sumber primer dan sumber sekunder.

#### 1. Data Primer

Sumber primer dapat diartikan sebagai sumber data berupa informasi dalam bentuk lisan yang langsung diperoleh penulis dari sumber aslinya melalui wawancara narasumber.<sup>84</sup> Sumber primer ini didapatkan dari wawancara yang dilakukan oleh peneliti kepada para pelanggan, sopir angkutan kota dan pihak (kopata) dan warga sekitarnya, untuk mendapatkan informasi yang berkaitan dengan praktik pembebasan jalur angkutan kota yang tidak diketahui hukum terhadap objek yang digunakan memenuhi syariat Islam atau tidak.

---

<sup>83</sup> Rangga Suganda, "Metode Pendekatan Yuridis dalam Memahami Sistem Penyelesaian Sengketa Ekonomi Syariah". *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, vol 8, No 3, 2022, hlm. 2862, diakses dari <https://jurnal.stie-aas.ac.id/index.php/jei/article/view/6485> , pada tanggal 27 Juni 2024.

<sup>84</sup> Kornelius Benuf dan Muhammad Azhar, "Metodologi Penelitian Hukum sebagai Instrumen Mengurai Permasalahan Hukum Kontemporer", *Jurnal Gema Keadilan* Vol 7, Edisi 1, Juni 2020, hlm. 28, diakses dari <https://ejournal2.undip.ac.id/index.php/gk/article/view/7504>, tanggal 27 Juli 2024.

## 2. Data Sekunder

Sedangkan sumber sekunder dapat diartikan sebagai sumber yang secara tidak langsung memberikan data yang telah diperoleh kemudian data tersebut diberikan kepada pengumpul data, seperti contoh data tersebut didapatkan melalui orang lain yang tidak melakukan wawancara, ataupun melalui dokumen-dokumen, contohnya, dokumen yang berupa referensi yang mana dokumen tersebut sesuai atau mirip dengan tema penelitian yang akan dikaji, seperti; skripsi, jurnal, buku-buku, koran, majalah, artikel, dan lain sebagainya, yang berguna untuk membantu menyempurnakan penelitian yang akan dikaji.

## E. Pengumpulan Data

### 1. Observasi

Observasi Metode survey (observasi) adalah penyelidikan yang diadakan untuk memperoleh fakta-fakta dari gejala-gejala yang ada dan mencari keterangan-keterangan secara faktual, baik tentang institusi sosial, ekonomi, atau politik dari suatu kelompok ataupun suatu daerah.<sup>85</sup> Observasi yang dilakukan peneliti itu langsung mencari, dan mengamati terhadap kondisi, untuk mendapatkan informasi yang berkaitan dengan praktik pembebasan jalur angkotan kota.

### 2. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu cara untuk mengumpulkan data dalam sebuah penelitian. Cara ini dilakukan untuk mendapatkan informasi dan keterangan dari seseorang atau lebih melalui tatap muka maupun dengan media telepon/internet.<sup>86</sup> Jenis wawancara yang dilakukan peneliti menggunakan jenis semi struktur yang di mana wawancara yang dilakukan itu bebas dan informan dikenakan untuk berpendapat terkait masalah yang sedang berlangsung.<sup>87</sup> Dalam penelitian ini, penulis menggunakan model

<sup>85</sup> Nazir, *Metodologi Penelitian*. (Jakarta: Ghalia Indonesia 1996), hlm. 65.

<sup>86</sup> Mamik, *Metode Kualitatif*, (Sidoarjo: Zifatama Publisher, 2015), hlm. 101 - 102.

<sup>87</sup> Muhaimin, *Metode Penelitian Hukum* (Mataram: Mataram University Press, 2020), hlm.

*random sampling*, yakni pemilihan acak dari segmen kecil individu atau anggota dari keseluruhan populasi. Metode pengambilan sampel acak sederhana adalah salah satu teknik pemilihan sampel yang paling mudah dan sederhana.<sup>88</sup>

Dalam penelitian ini, terdapat 294 penyedia jasa angkutan kota namun yang beroperasi kurang lebih 100 angkutan di Purwokerto. Penulis juga akan menentukan jumlah informan yang akan diwawancarai, yakni sebanyak 18 orang penyedia jasa angkutan kota Purwokerto, 2 anggota KOPATA dan 4 orang penumpang dari sewa angkutan tersebut agar memudahkan penulis dalam mencari data dan informasi yang valid

### 3. Dokumentasi

Dokumentasi adalah mengumpulkan sejumlah dokumen yang diperlukan sebagai bahan data informasi sesuai dengan masalah penelitian, seperti mengambil dan mengumpulkan beberapa dokumentasi berbentuk catatan yang didapat dari hasil wawancara dan observasi. Teknik pengumpulan data bisa melalui dokumen tertulis maupun terekam. Dokumen tertulis bisa berupa kumpulan surat, arsip dan lain-lain. Kemudian dokumen terekam bisa berupa video foto-foto dan lain.<sup>89</sup>

Tujuan adanya dokumentasi ini, agar dapat memperoleh data langsung secara relevan kepada para pihak yang bersangkutan. Penulis mendokumentasi dengan sebuah foto serta audio pesan wawancara dengan narasumber langsung. Kemudian foto tersebut akan di lampirkan di bagian belakang.

### 4. Analisis Data

Analisis data merupakan proses pengumpulan data, meringkas, menyusun, mengklrifikasi, analisis (interpretasi) dilakukan terus-menerus dengan tujuan memperjelas fokus pengamatan dan pendalaman masalah terkait.

---

<sup>88</sup> Alifia Seftin Oktriwina, “*Random Sampling: Definisi, Tipe, Kelebihan, dan Kekurangannya*”, <https://glints.com/id/lowongan/random-sampling-adalah/>, diakses 27 Juli 2024.

<sup>89</sup> Rahmadi, *Pengantar Metodologi Penelitian* (Banjarmasin: Antasari Press, 2021), hlm. 85-86

Pada penelitian ini, penulis menggunakan analisis data deskriptif-kualitatif yang mana proses mengolah data itu bagian dari analisis data keseluruhan yang bisa dilakukan secara bersamaan dengan pengumpulan data.<sup>90</sup> Analisis data deskriptif-kualitatif merupakan analisis data yang mana informasi tersebut nantinya dijadikan deskripsi secara kualitatif dengan menekankan pada penjelasan hubungan kausalitas antara variable indikator.<sup>91</sup>

Peneliti akan menggunakan analisis data Miles an Huberman dalam penelitiannya yang menjelaskan langkah-langkah yang harus dilakukan dalam menganalisis data sebagai berikut:

**a. Reduksi Data**

Reduksi data adalah suatu proses berfikir yang bersifat sensitive yang memerlukan keluasan dan kecerdasan serta kedalaman wawasan tingkat tinggi. Untuk peneliti pemula, diharapkan saat melaksanakan suatu reduksi data bisa mendiskusikan pada teman atau orang lain yang dipadang mumpuni dalam bidang itu. Dengan melakukan diskusi, maka akan berkembang wawasan penelitian tersebut, sehingga bisa mereduksi data-data yang mempunyai pengembangan teori yang bersifat signifikan dan mendapatkan nilai-nilai temuan yang baru.<sup>92</sup>

Dalam hal ini penulis, akan mereduksi data yang didapatkan saat wawancara dengan pihak penyedia jasa angkutan kota dan pengguna/penumpang angkutan kota di Purwokerto. Kemudian data yang di peroleh tersebut, dipilah dan disederhanakan sesuai kebutuhan selanjutnya disusun ke dalam sebuah deskripsi atau ringkasan singkat.

**b. Penyajian Data (*data display*)**

---

<sup>90</sup> Iputa vernanda, “Praktik Pinjaman Pembayaran Uang Kuliah Tunggal Melalui Platfrom Danacita Perspektif *Maṣlaḥah Mursalah*”, *Skripsi* (Purwokerto: Fakultas Syariah UIN Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto, 2024)

<sup>91</sup> Ujang Suparman, *Bagaimana Menganalisis Data Kualitatif* (Bandar Lampung: Pustaka media, 2020), hlm. 93.

<sup>92</sup> Sugiyono. *Metode Penelitian: Pendekatan Kuntitatif, Kualitatif R&D*. (Bandung: Alfabeta 2017)

Setelah data sudah melalui proses reduksi, maka langkah selanjutnya yaitu mendisplaykan data dalam penelitian yang bersifat kualitatif. Penyajian data dilakukan peneliti untuk memudahkan dalam melihat gambaran bagian-bagian tertentu atau dapat juga secara keseluruhan dalam aktivitas penelitian. Data penelitian yang disajikan dalam laporan akhir penelitian merupakan sekumpulan informasi yang tersusun secara sistematis dan memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan di akhir laporan.<sup>93</sup>

Dalam hal ini, penulis menyajikan gambaran kebijakan pembebasan jalur terhadap praktik sewa jasa angkut pada jalur angkutan kota di Purwokerto.

c. Vertifikasi Data

Langkah terakhir vertifikasi dan penarikan kesimpulan. Dalam penelitian ini penarikan kesimpulan (verifikasi data) dilakukan secara terus menerus selama proses penelitian berlangsung. Penarikan kesimpulan sebenarnya merupakan aktivitas dari konfigurasi yang utuh selama penelitian berlangsung. Penarikan kesimpulan ini berasal dari data-data penelitian yang telah dikumpulkan dan dianalisis dengan baik. Kesimpulan ini adalah temuan baru yang didapatkan dari hasil pengolahan hasil penelitian. Kesimpulan berupa diskripsi atau gambaran obyek yang sebelumnya belum jelas.<sup>94</sup>

Penarikan kesimpulan dari penelitian ini didapatkan dari analisis kebijakan jalur angkutan kota terhadap praktik pembebasan jalur pada angkutan kota di Purwokerto yang kemudian dilihat dari sudut pandang *maṣlahah*.

---

<sup>93</sup> Ardhana Januar, *Metode Penelitian Kualitatif : Analisis Data Penelitian Kualitatif*, (Sukoharjo: Pradina Pustaka, 2022) hlm. 141.

<sup>94</sup> Ardhana Januar, *Metode Penelitian Kualitatif : Analisis Data Penelitian Kualitatif*, (Sukoharjo: Pradina Pustaka, 2022) hlm. 141.

## BAB IV

# TINJAUAN TERHADAP PRAKTIK SEWA JASA ANGKUTAN KOTA DI PURWOKERTO

### A. Kebijakan Pembebasan Jalur Pada Praktik Sewa Jasa Angkutan Kota di Purwokerto

Memindahkan barang (muatan) dan orang dari satu tempat ke tempat lain disebut transportasi. Istilah ini berasal dari kata latin "trans", yang berarti "seberang" atau "portare", yang berarti "mengangkut atau membawa." Selama bertahun-tahun, metode transportasi sendiri telah berkembang. Untuk melakukan aktivitas sehari-hari, orang menggunakan sepeda, becak, dan sepeda motor.<sup>95</sup>

Keberadaan jasa angkutan jalan raya ini mempermudah mempersingkat waktu terutama di kota-kota besar dalam kinerjanya dengan fungsi sebagai transportasi Pelayanan harus cepat, aman, nyaman, murah, dan efisien. Diharapkan bahwa dengan gerakan yang mudah dan berirama, fungsi keberadaan dan kegunaan suatu benda dapat dimaksimalkan baik dari segi lokasi (kegunaan lokasi) maupun dari segi waktu (kegunaan waktu). Ini akan membantu percepatan pertumbuhan sebuah kota atau kabupaten.<sup>96</sup>

Jenis angkutan umum diantaranya yaitu transportasi lintas batas, transportasi antar kota antar provinsi, transportasi antar kota dalam provinsi, transportasi perkotaan, dan transportasi pedesaan.<sup>97</sup> Salah satu perkembangan yang terjadi yaitu pada angkutan umum dan angkutan pribadi. Angkutan umum merupakan jenis kendaraan yang disediakan untuk

---

<sup>95</sup> Kris Sutami, " *Analisis Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng* "Skripsi (Purwokerto: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri, 2013), Diakses dari <https://repository.uinsaizu.ac.id/18758/1/> , pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>96</sup> Aris Munandar, " *Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Ability To Pay Dan Willingnes To Pay* ", Skripsi (Mataram: Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram, 2022), Diakses dari <https://repository.ummat.ac.id/4775> , pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>97</sup> Wawancara dengan (Spr) sekretaris Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024 pukul 10.30 wib.

masyarakat umum seperti taxi, angkut, dan bus. Angkutan umum ada dua yaitu angkutan desa dan angkutan kota. Angkutan kota ialah salah satu moda alternatif yang dipilih oleh pengguna jalan.<sup>98</sup>

Angkutan umum perkotaan memiliki peran sangat penting dalam mendukung mobilitas masyarakat yang menjadikan angkutan umum perkotaan sebagai aspek yang sangat strategis dan diharapkan mampu mengakomodir seluruh kegiatan masyarakat.<sup>99</sup>

Angkutan Umum adalah angkutan penumpang yang dilakukan dengan sistem sewa atau bayar, yang termasuk dalam angkutan umum penumpang adalah angkutan kota (bus, minibus, dsb), kereta api, angkutan air dan angkutan udara.<sup>100</sup> Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 41 tahun 1993 tentang Angkutan Jalan. Angkutan adalah pemindahan orang dan atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan kendaraan umum adalah setiap kendaraan bermotor yang disediakan untuk dipergunakan oleh umum dengan dipungut bayaran. Pengangkutan orang dengan kendaraan umum dilakukan dengan menggunakan mobil bus atau mobil penumpang dilayani dengan trayek tetap atau teratur dan tidak dalam trayek.

Transportasi angkutan kota merupakan sebagian dari nadi perekonomian di seluruh negara terutama Indonesia.<sup>101</sup> Keberadaan angkutan umum perkotaan salah satunya ditemukan di Kota Purwokerto, Kabupaten Banyumas. Semua angkutan kota di Purwokerto menggunakan papan/stiker informasi yang memudahkan para penumpang mengetahui arah dan tujuannya. Rutenya melewati satu kota Purwokerto tergantung

---

<sup>98</sup> Sugianto, M. Arif Kurniawan, "Tingkat Keterkaitan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Presepsi", *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik*, Vol. 1 No. 2, 2020, hlm. 51-58.

<sup>99</sup> Syaiful James, dkk, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota di Kota Ternate", *Jurnal Transportasi*, diakses dari <file:///C:/Users/user/Downloads/rmsl,+82-95+Jurnal+Syaiful-2.pdf>, pada tanggal 2 Juni 2024.

<sup>100</sup> Warpani Suwardjoko, *Merencanakan Sistem Perangkutan*, (Bandung : Penerbit ITB, 1990), hlm. 45.

<sup>101</sup> Syaiful James, dkk, "Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate", *Jurnal Transportasi*, diakses dari <https://ejournal.unsrat.ac.id/v3/index.php/spasial/article/view/17330>, pada tanggal 2 Juni 2024.

pada tujuan penumpang sesuai dengan angka dan nomor pada angkutan tersebut.

Angkutan kota ini yang strategis membutuhkan manajemen yang baik dalam penyelenggaraan. Layanan yang baik untuk menyelenggarakan jasa transportasi tersebut agar menarik pelanggan membuatnya menjadi nyaman. Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) merupakan wadah untuk menaungi angkutan kota di Purwokerto. Angkutan perkotaan dan angkutan pedesaan menjadi wewenang kantor kebijakan Bupati sehingga semua diawasi oleh Pemerintah daerah melalui Dinas Perhubungan.

Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2019 tentang pelayanan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional yang terdapat pada lampiran berisi adanya aturan penggunaan papan atau stiker informasi yang mudah terlihat penumpang. papan informasi (seperti plang/stiker informasi tujuan) yang mudah terlihat penumpang. Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan dengan sesuai.<sup>102</sup> Aturan ini bertujuan untuk memudahkan para penumpang mengetahui arah tujuan angkutan sehingga penumpang dapat menentukan arah dan angkutan mana yang searah terutama bagi penumpang pendatang.<sup>103</sup>

Namun setelah adanya pandemi covid 19 dunia perangkutan mengalami kelumpuhan sehingga mengharuskan pihak kopata bersama dengan Dinas Perhubungan mencari solusi yang terbaik untuk angkutan kota di Purwokerto. Solusi yang diterapkan yaitu kebijakan baru, kebijakan pelepasan plang/papan/stiker dari Dinas Perhubungan Purwokerto bagi angkutan kota Purwokerto. Tepatnya tahun 2019 mengumumkan adanya sebuah peraturan/kebijakan baru yang di mana pelepasan plang/papan/stiker

---

<sup>102</sup>Dinas Perhubungan, admin dishub, *Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2019 tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149223/permenhub-no-52-tahun-2019>, diakses pada tanggal 12 Oktober 2024.

<sup>103</sup>Wawancara dengan (Sr) sebagai ketua Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024 pukul 10.30 WIB.

arah tujuan setiap angkutan. Kemudian Koperasi Pengusaha Angkutan Kota (KOPATA) menyampaikan kepada para supir angkutan dengan adanya kebijakan ini.

Kebijakan ini dilatarbelakangi karena adanya pandemi covid 19 jadi papan/stiker dilepas sementara nanti dipasang lagi. Kebijakan tersebut ini merupakan kebijakan yang sifatnya privasi, maka kebijakan didasarkan melalui kesepakatan antara pihak Dinas Perhubungan dan KOPATA melalui rapat pleno. Akan ditertibkan, disesuaikan dengan jalur. Kebijakan ini juga karena beberapa faktor lain juga seperti berkurangnya armada angkutan kota yang awalnya ada 294 unit kendaraan sekarang berkurang kurang lebih 100 unit kendaraan. Berkurangnya armada angkutan kota yang awal mula karena adanya covid-19 tahun 2019-2021, sekarang ditambah adanya transportasi lain seperti Trans Banyumas, dan banyaknya pengguna jasa ojek *online* menyebabkan sopir itu pada mogok menarik al hasil mereka memilih untuk melakukan pekerjaan yang lain selain menjadi sopir angkutan kota.<sup>104</sup>

Menurut (AS) menjelaskan terkait kebijakan sebagai berikut:

Kemudian dari adanya hal tersebut, pihak pengurus angkutan kota (kopata) meminta keringanan kepada Pemerintah Daerah terkait kondisi saat dengan adanya covid perekonomian sopir angkutan dan kopata merosot, penumpang tidak ada karena saat itu covid sedang ganas-ganasnya. Kemudian Dishub memberikan keringanan berupa kebijakan pelepasan plang untuk sementara waktu, dan suatu saat akan ditertibkan kembali. Pelepasan plang/stiker/papan informasi tujuan trayek merupakan sebuah kebijakan pembebasan sementara waktu tidak melakukan yang diterapkan dengan adanya peraturan dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2019 tentang pelayanan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional yang terdapat pada lampiran berisi adanya aturan penggunaan papan atau stiker informasi yang mudah terlihat penumpang. papan informasi (seperti plang/stiker informasi tujuan) yang mudah terlihat penumpang. Agar calon penumpang dapat

---

<sup>104</sup> Wawancara dengan (Sr) sebagai ketua Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024 pukul 10.30 wib.

mengatur rencana perjalanan dengan sesuai.<sup>105</sup> Papan/ stiker informasi yang mudah terlihat penumpang. Artinya sementara waktu supir angkutan juga bebas mengangkut selain tujuan trayek yang biasa dilalui.<sup>106</sup>

Kopata meminta keringanan pada Dinhub atas kondisi perekonomian para supir yang mengalami kelumpuhan saat adanya covid 2019 sampai 2023. Kopata bersama dengan Dinas Perhubungan mencari solusi yang terbaik untuk angkutan kota di Purwokerto. Solusi yang diterapkan yaitu kebijakan baru, kebijakan pelepasan plang/papan/stiker dari Dinas Perhubungan Purwokerto bagi angkutan kota Purwokerto. Pelepasan plang/stiker/papan informasi tujuan trayek merupakan sebuah kebijakan pembebasan sementara waktu tidak melakukan yang diterapkan dengan adanya peraturan dari Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2019

Terkait pembebasan jalur menurut Dishub dan yang penting jalan. Jadi bukan peraturan cuma kebijakan sementara. Dan suatu saat akan ditertibkan kembali maksudnya akan dipasang kembali papan stiker tersebut. Karena itu kaitannya dengan covid-19 sampai sekarang, itu lebih kebijakan bukan peraturan, jadi waktu itu memang terus terang aja tahun 2020, sudah sampai ke sini itu memang kebijakan dari Dinas Perhubungan lapor sana bahwa, angkutan kota waktu itu sama sekali mati kutu tidak berjalan, dari tahun 2020 sampai 2023 pun ada berapa kendaraan yang jalan. Jadi seolah-olah bukan peraturan, kalau peraturan nanti kopata yang dimarahin Dinas Perhubungan. Kemudian pengurus koperasi datang ke sana adanya covid bagaimana solusinya. Mobilnya sudah pada tidur sudah pada mogok, karena pada saat itu mobilnya tidak pada mau keluar. Yang namanya itu kan dulu lagi ganas-ganasnya yang terakhir kan itu yang 2021 yang paling luar biasa. Kalau tahun 2020 itu mulai berkembang tapi tidak seperti tahun 2021, kalau tahun 2021 kendaraan sama sekali banyak yang keluar karena takut jadi itu bukan aturan tapi kebijakan dan yang penting jalan sampai sekarang karena apa? Kampai sekarang pun kendaraan dengan adanya kendaraan 294 yang aktif 100 kurang lebih. Orang ke sini

---

<sup>105</sup>Dinas Perhubungan, admin dishub, *Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2019 tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149223/permenhub-no-52-tahun-2019>, diakses pada tanggal 12 Oktober 2024.

<sup>106</sup>Wawancara dengan (AS) sebagai anggota Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 19 Juli 2024 pukul 10.00 wib.

saja cuma bayar 30% dari 294 unit 100 kendaraan itu berapa persennya. Terkait perekonomian supir merosot koperasi pun tidak jauh beda. Keputusan pengurus rapat anggota tahun 2022 saat itu sebenarnya sudah ditolak, waktu itu kalau tidak salah tahun 2021-2022 pembayaran kontribusi Rp. 50.000 pembayaran retribusi ke kantor namun tidak maksimal. Kemudian dari kopata menambah Rp. 10.000 sekarang Rp. 60.000 jadi jalan tidak jalan Rp. 60.000 tapi pada prakteknya 30% dari 100 yang aktif. Pemasukannya cuma 4 juta sampai 5 juta lah buat kita-kita ini tidak ada. Terpaksanya itu mengambil dari BRT Itu kan kita dapat transferan itu PRT yang Jateng bukan yang BRS angkutan kota itu kan ikut satu dan setiap bulan itu dapat transferan dari BRT manakalanya kita, ambil gaji. dari 100 kendaraan itu yang bayar cuma 30% dia tidak sampai 5 juta atau 6 jutaan lah untuk kebutuhan operasional daya listrik, daya wi-fi, kayak sampah, makan untuk kita, keamanan terus transport kadang-kadang kita juga tidak minta dari sini kita tidak ada.

Pihak koperasi sudah menertibkan akan membuat plang, namun supir angkutan tidak mau bayar nanti sayang. Padahal satu papan itu sudah jadi harganya Rp. 35.000 satu papan jalur yang di atas itu Rp. 35.000. Papanya aja itu sudah Rp. 20.000 itu belum beli cat, buat pembuat jasanya. itu kalau kita bikin dari angkutan sebanyak itu Katakanlah 100 kali Rp. 35.000 udah berapa ribu itu kebanyakan tapi nyatanya pemasukan tidak seperti itu kita sudah mengeluarkan banyak tapi pemasukannya nol hanya separuh.<sup>107</sup>

Maksud dari penjelasan di atas peraturan tersebut merupakan hanya sebuah kebijakan yang sifatnya sementara yang suatu saat akan ditertibkan kembali. Hal tersebut juga dilatarbelakangi karena berkurangnya Armada dan pendapatan yang tidak signifikan oleh para supir sehingga mempengaruhi pendapatan dan pemasukan dana yang masuk ke kopata. Sehingga untuk distribusi pembuatan papan informasi tidak ada (kurang). Pengeluaran yang diperoleh itu lebih besar dibandingkan dengan pemasukan. Oleh karena itu suatu saat kondisi sopir sudah tertib pemasukannya sudah lancar baru akan mulai disesuaikan atau diterbitkan.

Terkait berkurangnya armada berikut lampiran simulasi data kendaraan angkutan Purwokerto:

---

<sup>107</sup> Wawancara dengan (AS) sebagai anggota Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 19 Juli 2024 pukul 10.00 wib.

<b>Tahun</b>	<b>Suzuki</b>	<b>Mitsubishi</b>	<b>Jumlah</b>
1991	8	1	9
1993	1	-	1
1994	7	-	7
1995	5	-	5
1996	7	-	7
1997	49	24	73
1998	1	-	1
1999	3	-	3
2000	7	1	8
2001	11	-	11
2002	20	15	35
2003	13	10	23
2004	14	18	32
2005	37	31	68
2006	4	-	4
2008	3	-	3
2009	-	-	0
2010	1	-	1
2013	1	1	2
2014	1	-	1
<b>Jumlah</b>	<b>193</b>	<b>101</b>	<b>294</b>

Gambar 1: data kendaraan

Kendaraan yang diproduksi pada tahun 2023 dan 2024 akan tiba pada tahun 2025. Ada kemungkinan Perda akan menyampaikan hal ini ke Menteri Perhubungan dengan harapan agar kembali semula. Jika tidak berlaku, itu akan tetap seperti itu. Dari tahun 2004 hingga sekarang, lebih dari 170 kendaraan telah hangus. Oleh karena itu, pengurangan dari 200 menjadi 100 disebabkan oleh undang-undang yang terkait yang mewajibkan pemakaian plang.

Berikut adalah surat edaran dari Pemerintah Provinsi Jawa Tengah Dinas Perhubungan Nomor 551.2/ 02553 / 2023 tentang penertiban rekomendasi TNKB warna kuning angkutan penumpang/barang umum provinsi Jawa Tengah.

Pemberian rekomendasi TNKB warna kuning di berikan kepada angkutan orang/penumpang kendaraan dengan batas usia:

1. 25 Tahun untuk Angkutan Antar Kota Antar Provinsi;
2. 25 Tahun untuk Angkutan Antar Kota Dalam Provinsi;
3. 10 Tahun untuk Angkutan Perkotaan, yang kewenangan penerbitan izinnya oleh Gubernur;
4. 10 Tahun untuk angkutan AJDP dan Taksi;
5. 15 Tahun untuk Angkutan Pariwisata; dan
6. Sesuai Izin Penyelenggaraan Angkutan Penumpang.<sup>108</sup>

Jadi berkurangnya armada salah satu faktornya ada yang sudah habis masa batas usia kendaraan tersebut beroperasi yakni 25 tahun untuk angkutan antar kota dalam provinsi. Kemudian untuk angkutan yang melebihi batas usia kendaran sendiri itu tidak mendapat subsidi, sebaiknya jika masih berlaku dan sesuai ketentuan belum genap usia 25 tahun akan mendapatkan subsidi. Untuk yang tidak mendapatkan subsidi itu pajaknya pribadi dan TNKB akan berubah menjadi hitam<sup>109</sup>

Resiko untuk mereka yang tidak membayar ritribusi ke kopata itu di pajak. Kemudian untuk keluaran 2004 sudah harus diremajakan karena usia kendaraan pas jatuh tempo 20 tahun. Artinya kendaran tersebut sudah tidak memiliki izin untuk beroperasi. Syarat untuk mendapatkan izin beroperasi salah satu dengan cara peremajaan. Contohnya keluaran 1997 ke atas berurutan hanya berapa kendaraan, untuk di tahun 2024 kurang lebih 15 kendaraan keluar atau mengundurkan diri .<sup>110</sup>

---

<sup>108</sup> Surat Edaran No. 551.2/02553/ 2023 Tentang Penertiban Rekomendasi TNKB Warna Kuning Angkutan Penumpang/Barang Umum Di Provinsi Jawa Tengah.

<sup>109</sup> Wawancara dengan (AS) sebagai anggota Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 19 Juli 2024 pukul 10.00 wib.

<sup>110</sup> Wawancara dengan (AS) sebagai anggota Koperasi Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 19 Juli 2024 pukul 10.00 wib.

Peremajaan itu pembeharuan pada kendaraan dengan kondisi yang layak (kendaraan baru). Karena sudah tidak mampu untuk perbaikan atau sudah terpaut jauh lebih dari 20 tahun dan stnk-nya habis. Dinas Perhubungan tidak bisa mengeluarkan surat rekomendasi untuk bayar pajak untuk tahun 2024 ke atas. Terakhir 2024 itu pun stnk-nya 2025 habis hanya tinggal 18 unit. Berhubungan memberikan surat rekomendasi berarti Samsat jalan dengan dasar rekomendasi.

Kopata mengusahakan perpanjangan batas usia kendaran kepada Pemerintah daerah melalui rapat DPR-DPRD terkait undang-undang 2009. Nanti keluaran tahun 2000 berkurang 15 unit. Tahun 2024 ada surat rekomendasi Dinas Perhubungan masih boleh dapat surat subsidi satu kali, akan tetapi tahun 2025 sudah berbeda.

Tergantung regulasi terbaru, baru akan ditertibkan seperti semula. Karena biaya dari pemasukan tidak mencukupi untuk membuat papan stker baru. Kemudian dari Dishub memberikan keringanan berupa kebijakan pelepasan plang informasi tujuan trayek yang disampaikan melalui rapat pleno. Jadi ini adalah sebuah kebijakan bukan peraturan. Kendaraan lumpuh hanya mengandalan dari mengangkut anak sekolah Ketika pagi dan saat pulang sekolah dan juga misal rombongan hajatan.

Dari kebijakan tersebut berdampak pada pembebasan jalur,<sup>111</sup> dan terhadap penerapan tarif pada angkutan kota<sup>112</sup>, sepiunya peminat angkutan<sup>113</sup>, penumpang kebingungan,<sup>114</sup> banyaknya transportasi lain

---

<sup>111</sup>Wawancara dengan (VK) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 26 Mei 2024, pukul 16.05 WIB.

<sup>112</sup>Wawancara dengan (FM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 24 Mei 2024, pukul 13.35 wib.

<sup>113</sup>Wawancara dengan bapak (Pj) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 10.45 wib.

<sup>114</sup>Wawancara dengan (Smt) sebagai supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.

menjadi faktor penyebabnya, seperti keberadaannya ojek *online* grab, gojek.<sup>115</sup>

Dari pembebasan jalur trayek angkutan kota menyebabkan para sopir angkutan kota hanya beroperasi disekitar pasar atau sekolahan/kampus yang memungkinkan adanya penumpang yang membutuhkan angkutan kota ini. Hal tersebut berdampak bagi penumpang yang menunggu angkutan lama dan jarang ditemui yang sesuai trayek wilayah tersebut.<sup>116</sup> Kemudian terkait dengan tarif pada angkutan kota menyebabkan ketidakjelasan dalam menentukan tarif. Adanya kebijakan ini menimbulkan perdebatan yang membuat sebagian besar penumpang menggunakan transportasi angkutan yang mana ia gunakan seperti dalam contoh penumpang akan melakukan perjalanan ke kampus Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri dari arah SPN tapi bingung menggunakan angkutan yang mana karna setiap kali penumpang memberhentikan angkutan yang ditemuinya itu beda tujuan trayek kemudian menunggu angkutan berikutnya sama saja beda arah tujuan<sup>117</sup>

Keluhan dari penumpang menunggu angkutan lama jarang ditemui yang sesuai trayek wilayah tersebut. Menunggu terlebih dahulu, 15 menit bahkan sampai 30 menit baru ada. Karna sekarang sudah jarang banget angkutanya. Terus sekali menemukan itu tidak sesuai jalur tapi kalau mepet jam mata kuliah dimulai. Mau tidak mau ikut dengan catatan ya bayar kali lipatnya. Soalnya kalau menunggu yang searah itu sangatlah susah, dan bingung naik angkutan mana yang akan ia kenakan.<sup>118</sup>

Kemudian terkait tarif pada angkutan kota yang ia pakai ke tempat tujuan yang berlawanan arah atau searah menyebabkan ketidakjelasan dalam menentukan tarif misalnya angkutan yang di temui ini tidak searah

---

<sup>115</sup> Wawancara dengan (Ant) sebagai supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024 pukul 10.30 wib s/d selesai.

<sup>116</sup> Wawancara dengan (FM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 24 Mei 2024, pukul 13.35 wib.

<sup>117</sup> Wawancara dengan (DM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 23 Mei 2024, pukul 14.37 wib.

<sup>118</sup> Wawancara dengan (AN) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 24 Mei 2024, pukul 13.35 wib.

pada tujuan yang akan di tuju dengan terpaksa mau menerima namun bayarnya tidak sesuai tarif yang ditentukan bisa bayar 2 kali lipatnya.<sup>119</sup> Yang mana ketentuan dari pemerintah daerah menentukan tarif untuk anak sekolah itu Rp. 3000 sedangkan untuk Masyarakat umum (dewasa) itu Rp. 4.500 sesuai pada Peraturan Bupati Banyumas Nomor 44 Tahun 2022 Pasal 2 Tentang Tarif Angkutan Kota dan Angkutan Pedesaan yang isinya Tarif Angkutan Kota di Kabupaten Banyumas dengan kendaraan yang bermesin bensin untuk penumpang umum Rp. 3000 dan Rp. 4.500 untuk penumpang Pelajar/Mahasiswa yang berpakaian seragam dan/atau menunjukkan Kartu Identitas Pelajar/Mahasiswa pada jam belajar, untuk sekali penggunaan jasa jauh/dekat. Tapi dalam prakteknya sekarang ada yang menentukan tarif anak sekolah itu ada yang Rp. 5000, Rp. 6000, bahkan ada Rp. 10.000 jadi terkadang tidak ada pembeda semua disama ratakan baik pelajar maupun penumpang umum (dewasa). Adanya penolakan jika tidak sesuai dengan trayek angkut tersebut.<sup>120</sup>

Terjadinya persaingan antar supir angkot, dan yang terakhir jalurnya lebih meluas dibanding sebelumnya. Karena tidak ada tanggung jawab untuk sopir tersebut mencari penumpang di jalur yang disesuaikan karena adanya kebijakan pelepasan plang atau papan stiker informasi. Ditambah keadaan makin banyaknya jasa angkutan lain yang menjadi persaingan dalam mencari penumpang tersebut.<sup>121</sup> Kesulitan mencari penumpang karena adanya persaingan antar transportasi lain itu jadi mencari penumpang kemanapun meski tidak sesuai dengan jalur wilayah yang di tentukan.<sup>122</sup> Jadi banyak penumpang pada kebingungan pada tidak tahu arah tujuan yang mereka inginkan, mereka kebingungan pakai angkutan yang

---

<sup>119</sup> Wawancara dengan (VK) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 26 Mei 2024, pukul 16.05 wib

<sup>120</sup> Wawancara dengan (FM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 26 Mei 2024, pukul 16.45 wib.

<sup>121</sup> Wawancara dengan bapak (U) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024, pukul 10.45 wib.

<sup>122</sup> Wawancara dengan bapak (B) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 21 Mei 2024, pukul 11.15 wib.

mana yang sesuai. Jadi kalau mau kemana nyetop tanya arahnya kemana, jika searah ya naik kalau beda saya arahkan angkutan berikutnya. Tapi kebanyakan mereka memilih transportasi lain yang sudah pasti kaya ojek *online*.<sup>123</sup>

Terlalu banyak mengeluarkan uang untuk membeli bahan bakar karena mencari penumpang meluas tidak sesuai trayek.<sup>124</sup> Jalur angkutan sudah dilalui *Trans* Banyumas. Apabila tetap menggunakan plang/stiker/papan informasi sesuai trayek yang dikhawatirkan supir angkutan pendapatan akan menurun. Misalnya ke Sokaraja-Rita Mall itu sudah sama rutennya. Kalau sekarang satu hari saja 3 kali putaran, itu hanya akan menghabiskan bensin, untuk membeli bahan bakar akan tidak mencukupi.<sup>125</sup> Ya nanti tidak bisa beli buat bensin.

Peminat angkutan kota sepi.<sup>126</sup> Hal ini terjadi saat kebijakan pelepasan adanya papan informasi.<sup>127</sup> Namun mungkin saat ini penumpang sudah pada paham. Istilahnya kaya *grap moda by request*. Kemanapun bisa asalkan menyepakati kesepakatan bersama antara jasa angkutan dan upah. Sekarang penumpangnya tidak ada, kemudian ojek *online* itu sesuai aplikasi langsung ke arah tujuan.<sup>128</sup> Supir menyesuaikan mereka. Kemudian terkait penumpang sekarang terutama anak-anak sekolah pada jarang.<sup>129</sup> Mereka lebih memilih ojek *online* dibanding angkutan kota. *Trans* juga jadi saingan kita.<sup>130</sup> Dahulu kan belum banyak transportasi jadi masih stabil. Ini juga ada

---

<sup>123</sup> Wawancara dengan bapak (S) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 09.59-10.15 wib.

<sup>124</sup> Wawancara dengan bapak (Qr) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 09.59-10.15 wib.

<sup>125</sup> Wawancara dengan bapak (Sh) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 10.45 wib.

<sup>126</sup> Wawancara dengan bapak (Amd) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib.

<sup>127</sup> Wawancara dengan bapak (Ant) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 10.45 wib.

<sup>128</sup> Wawancara dengan bapak (Nv) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib.

<sup>129</sup> Wawancara dengan bapak (Str) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib.

<sup>130</sup> Wawancara dengan bapak (Amd) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib.

kebijakan dari kopata untuk memasang plang kembai.<sup>131</sup> Ini istilahnya kan belum stabil, armadanya juga berkurang.<sup>132</sup> Fenomena semua ini terjadi saat pandemi covid 19 sampai tahun 2023.

## **B. Analisis *Maṣlahah* Terhadap Kebijakan Pembebasan Jalur Pada Sewa Jasa Angkutan Kota di Purwokerto**

Dalam hukum Islam terdapat suatu konsep yang disebut *maṣlahah*. *Maṣlahah* mengandung dua sisi, yaitu mendatangkan kemaslahatan dan menghindarkan kemudharatan. Seperti yang dijelaskan oleh al-Gazali bahwa *maṣlahah* diartikan sebagai sesuatu yang mendatangkan manfaat dan menjauhkan mudarat atau kerusakan dengan hakikatnya yaitu menetapkan tujuan syara' dalam menetapkan hukum.<sup>133</sup> Salah satu ulama yang menerima *al-maṣlahah al-mursalah* sebagai dalil dalam penetapan hukum Islam adalah Ulama Malikiyah. *al-maṣlahah al-mursalah* menurutnya adalah induksi dari pemikiran atau logika sekumpulan nash dan bukan dari nash yang terperinci seperti *qiyas*. *al-maṣlahah al-mursalah* menjadi peta konsep dari ide pembaharuan hukum ekonomi syariah yang menarik untuk dibahas menggunakan pendekatan *al-maṣlahah al-musralah* ini. Berbagai macam transaksi dan inovasi keuangan tidak hanya memiliki landasan hukum sebagai pedoman dalam pengaplikasiannya, tetapi juga membutuhkan telaah mendalam terkait kemaslahatan secara menyeluruh dan komprehensif.<sup>134</sup>

Angkutan kota di Purwokerto kini terdapat pembaruan kebijakan yang diberikan oleh Dinas Perhubungan dimana saat ini angkutan kota di Purwokerto dibebaskan bagi angkutan dalam jalur trayek dengan dilepasnya

---

<sup>131</sup> Wawancara dengan bapak (Smt) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib.

<sup>132</sup> Wawancara dengan bapak (Nv) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib.

<sup>133</sup> Mukhsin Nyak Umar, *Al-Mashlahah Al-Mursalah (Kajian Atas Relevansinya dengan Pembaharuan Hukum Islam)* (Banda Aceh: Turats, 2017), hlm. 6-7.

<sup>134</sup> Muhammad Saleh, dkk, "Analisis Penggunaan Fintech Syariah Perspektif Masalah Mursalah (Studi Pada Dana Syariah.Id)", *Al-Buhuts*, vol. 16, no. 1, 2020, hlm. 52.

plang atau papan stiker yang seharusnya sesuai dengan Permenhub RI Nomor 52 Tahun 2019 setiap angkutan wajib memasang plang atau papan stiker. Dari adanya kebijakan pelepasan plang atau papan stiker yang berakibat pada pembebasan jalur dan ketidakjelasan tarif. Tarif yang ditetapkan sudah tidak sesuai dengan peraturan yang ada tetapi penetapan tarif semua disama ratakan baik pelajar maupun penumpang umum (dewasa) sedangkan penumpang yang tidak sesuai jalur disesuaikan dengan kesepakatan yang ditawarkan oleh sopir angkutan kepada penumpang yang disesuaikan dengan jauh dekatnya tujuan penumpang hingga mencapai kesepakatan antara kedua belah pihak. Hal ini telah sesuai dengan rukun *ijarah* karena dalam transaksi ini akad atau perjanjian kedua belah pihak dalam bentuk kesepakatan penetapan tarif menunjukkan bahwa transaksi itu telah berjalan secara suka sama suka. Melihat pada kebijakan pelepasan plang atau papan stiker jika dilihat dari sudut pandang *maṣlahah mursalah* maka kebijakan ini memberikan kemaslahatan. Dimana dalam kondisi saat ini persaingan antar transportasi umum di kota Purwokerto yang sangat beragam menjadi tantangan bagi angkutan kota dalam mencari penumpang.

Dari kebijakan tersebut berdampak pada pembebasan jalur,<sup>135</sup> dan terhadap penerapan tarif pada angkutan kota<sup>136</sup>, sepiunya peminat angkutan<sup>137</sup>, penumpang kebingungan,<sup>138</sup> banyaknya transportasi lain menjadi faktor penyebabnya, seperti keberadaannya ojek *online* grab, gojek.<sup>139</sup>

---

<sup>135</sup>Wawancara dengan (VK) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 26 Mei 2024, pukul 16.05 WIB.

<sup>136</sup> Wawancara dengan (FM) sebagai penumpang Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 24 Mei 2024, pukul 13.35 wib.

<sup>137</sup>Wawancara dengan bapak (Pj) sebagai Supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024, pukul 10.45 wib.

<sup>138</sup> Wawancara dengan (Smt) sebagai supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.

<sup>139</sup> Wawancara dengan (Ant) sebagai supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024 pukul 10.30 wib s/d selesai.

Pembebasan jalur menjadi solusi yang terbaik bagi para sopir angkutan kota karena para sopir tersebut tidak terikat dengan kewajiban jalur yang ditentukan dari Kopata dan lebih menghemat bahan bakar dan berbagai pertimbangan lain. Selain itu, sopir angkut bisa mengantar penumpang yang tidak sesuai arah dengan kesepakatan dan jika tidak diperoleh kesepakatan maka akan dicarikan atau dialihkan ke angkut lain yang searah atau mau mengantarkan penumpang tersebut. Tidak ada keterikatan jalur yang mana akan mempersulit lajunya angkutan.

*Al-maṣlahah al-mursalah* dengan tujuannya menarik kemaslahatan dan menghindari kemudharatan juga sejalan dengan kaidah fikih, sebagai berikut:

الضرر يدفع بقدر الامكان

*Bahaya itu dicegah sebisa mungkin (sesuai kemampuan).*<sup>140</sup>

Berdasarkan kaidah tersebut, jika peraturan terkait kewajiban pemasangan plang atau papan stiker dalam Permenhub RI Nomor 83 Tahun 2021 tetap dijalankan maka dapat menyebabkan kemafsadatan bagi para sopir angkutan kota di Purwokerto karena keadaan yang tidak memungkinkan dan dapat membahayakan bagi perekonomian sopir-sopir angkutan kota tersebut. Kalau dipasang lagi para sopir angkutan susah jalan.<sup>141</sup> Penumpangnya pada lari ke ojek *online*, dan *Trans Banyumas*<sup>142</sup>

Karena jalur angkutan diawasi *Trans Banyumas* semua, kalau menggunakan plang/stiker/papan informasi sesuai trayek. Pendapatan sopir merosot. Justru kalau tetap di pakai plang angkutan tidak bisa berjalan.<sup>143</sup>

<sup>140</sup> Wildan Jauhari, *Kaidah Fikih; Adh-Dhararu Yuzal* (Jakarta: Rumah Fiqih Publishing, 2018) hlm. 15.

<sup>141</sup> Wawancara dengan (Ar) sebagai sopir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 10.20 wib.

<sup>142</sup> Wawancara dengan (Yt) sebagai sopir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 10.20 wib.

<sup>143</sup> Wawancara dengan (Pj) sebagai sopir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024 pukul 10.45 wib

Terkecuali, *Trans Banyumas* subsidiya dicabut, angkutan tidak ada subsidi sama-sama bersaing mungkin bisa. Kita mau pakai Kembali namun dengan catatan *Trans Banyumas* subsidiya di cabut. Tapi memang sudah ada peraturan untuk dipakai kembali. Tapi memang ada jadi sepi peminat angkutan.<sup>144</sup> Kemudian banyaknya transportasi lain seperti ojek *online*.<sup>145</sup>

Sehingga kebijakan pembebasan plang atau papan stiker sangat dibutuhkan bagi sopir angkutan kota dan lebih bermanfaat. Meskipun pendapatan yang diperoleh sopir angkutan tidak seperti sebelum pandemi covid 19 tetapi kebijakan pembebasan jalur juga dapat menjadi solusi yang tepat daripada tetap sesuai dengan peraturan pemasangan plang atau papan stiker yang artinya jalur trayek harus sesuai dengan jalurnya. Hal ini, jika sesuai dengan jalur trayek maka ada jalur yang bersamaan dengan BRT sehingga memungkinkan angkutan tersebut tidak ada penumpangnya karena masyarakat saat ini lebih memilih menggunakan BRT dan ojek online atau sejenisnya dari pada angkutan kota.

*Maṣlahah* berdasarkan tingkatannya yaitu berkaitan dengan kepentingan yang menjadi hajat hidup manusia.<sup>146</sup> Berdasarkan tingkatannya, *maṣlahah* dibedakan menjadi tiga macam diantaranya yaitu: yang pertama *maṣlahah dharuriyah*, kemaslahatan ini sangat dibutuhkan keberadaannya dalam kehidupan manusia berkaitan dengan lima prinsip (*Maqasid al-Syariah*).<sup>147</sup> Yang kedua *maṣlahah hajiyyah*, kemaslahatan ini berada pada tingkatan kebutuhan manusia yang tidak berada pada tingkatan *dharuri* tetapi secara tidak langsung menuju ke arah *dharuri* seperti bertujuan untuk memudahkan dalam pemenuhan kebutuhan hidup manusia.

---

<sup>144</sup> Wawancara dengan (Sh) sebagai supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 28 Juli 2024 pukul 10.45 wib

<sup>145</sup> Wawancara dengan (Ar) sebagai supir Angkutan Kota Purwokerto, tanggal 31 Agustus 2024 pukul 10.20 wib

<sup>146</sup> Muhammad Agung Ilham Affarudin, Nurul Asiya Nadhifah, "Implementasi Peraturan Bupati Gunungkidul Nomor 36 Tahun 2015 Tentang Pencegahan Perkawinan pada Usia Anak dalam Perspektif Masalah Mursalah", *Al-Hukama The Indonesian Journal of Islamic Family Law*, vol. 09, no. 01, 2019, hlm. 112.

<sup>147</sup> Darmawati, *Ushul Fiqh* (Jakarta: Pramedia Group, 2019), hlm. 71.

Dan yang ketiga *maṣlahah tahsiniyah*, *maṣlahah* ini biasa disebut dengan *maṣlahah takmiliah* yang mana *maṣlahah* ini sifatnya untuk memelihara kebaikan budi pekerti dan kebagusan serta keindahan saja.

Dalam hal ini kebijakan pembebasan jalur termasuk dalam tingkatan *maṣlahah dharuriyah*. Karena kebijakan ini diterapkan guna melindungi harta (hifz al-mal). Maksudnya, harta yang dilindungi yaitu upah yang menjadi hak bagi para sopir angkot yang sangat terdampak dari kondisi saat ini sehingga membutuhkan kebijakan yang dapat menjadi solusi terbaik. Kemudian upah tersebut juga berkaitan dengan menjaga atau melindungi jiwa. Maksudnya, sebagian bahkan hampir semua sopir angkutan merupakan seorang suami dan juga ayah sehingga upah tersebut sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari sebagai bentuk pertahanan hidup bagi keluarganya.



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian bahwasannya, peneliti menarik kesimpulan yang mana

1. Transportasi angkutan kota merupakan bagian dari nadi perekonomian. Keberadaan angkutan umum perkotaan salah satunya ditemukan di Kota Purwokerto, Kabupaten Banyumas. Umumnya semua angkutan kota di Purwokerto menggunakan papan/stiker informasi sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 52 Tahun 2019 tentang pelayanan angkutan penumpang umum pada kawasan strategis nasional yang terdapat pada lampiran berisi adanya aturan penggunaan papan atau stiker informasi yang mudah terlihat penumpang. papan informasi (seperti plang/stiker informasi tujuan) yang mudah terlihat penumpang. Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan dengan sesuai.<sup>148</sup>

Namun setelah adanya pandemi covid 19 dunia perangkutan mengalami kelumpuhan sehingga diterapkan kebijakan baru, kebijakan pelepasan plang/papan/stiker dari Dinas Perhubungan Purwokerto bagi angkutan kota Purwokerto yang berdampak pada pembebasan jalur, terhadap penerapan tarif pada angkutan kota, sepiunya peminat angkutan, penumpang kebingungan, banyaknya transportasi lain menjadi faktor penyebabnya

2. Kebijakan pelepasan plang atau papan stiker berakibat pada pembebasan jalur, terhadap penerapan tarif pada angkutan kota, sepiunya peminat angkutan, penumpang kebingungan, banyaknya transportasi

---

<sup>148</sup>Dinas Perhubungan, admin dishub, *Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2019 tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149223/permenhub-no-52-tahun-2019>, diakses pada tanggal 12 Oktober 2024.

lain menjadi faktor penyebabnya. Sepi peminat itu karena kondisi saat ini banyak moda transportasi lain yang bisa dipakai selain angkutan. Kemudian banyak sebagian orang memiliki kendaraan pribadi sehingga mereka memilih untuk berangkat sendiri atau juga bisa antar jemput dari pihak keluarga. Tarif yang ditetapkan tidak sesuai dengan peraturan yang ada tetapi penetapan tarif semua disama ratakan baik pelajar maupun penumpang umum (dewasa) sedangkan penumpang yang tidak sesuai jalur disesuaikan dengan kesepakatan yang ditawarkan oleh sopir angkutan kepada penumpang yang disesuaikan dengan jauh dekatnya tujuan penumpang hingga mencapai kesepakatan antara kedua belah pihak. Hal ini telah sesuai dengan rukun ijarah karena dalam transaksi ini akad atau perjanjian kedua belah pihak dalam bentuk kesepakatan penetapan tarif menunjukkan bahwa transaksi itu telah berjalan secara suka sama suka. Kebijakan pelepasan plang atau papan stiker jika dilihat dari sudut pandang *maṣlahah mursalah* maka kebijakan ini memberikan kemaslahatan dengan mempertimbangkan kaidah bahaya itu dicegah sebisa mungkin (sesuai kemampuan) dan termasuk dalam tingkatan *maṣlahah dharuriyah*. Karena kebijakan ini diterapkan guna melindungi harta (*hifz al-mal*). Maksudnya, harta yang dilindungi yaitu upah yang menjadi hak bagi para sopir angkot yang sangat terdampak dari kondisi saat ini sehingga membutuhkan kebijakan yang dapat menjadi solusi terbaik. Kemudian upah tersebut juga berkaitan dengan menjaga atau melindungi jiwa. Maksudnya, sebagian bahkan hampir semua sopir angkut merupakan seorang suami dan juga ayah sehingga upah tersebut sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari sebagai bentuk pertahanan hidup bagi keluarganya.

## **B. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian, berikut adalah saran-saran yang diajukan

1. Kepada pihak kopata dan Dinas Perhubungan sebaiknya lebih memperhatikan lagi dalam menentukan kebijakan pelepasan plang sementara, melihat kondisi saat ini sebaiknya kebijakan tersebut agar bisa untuk waktu yang lama. Pihak kopata dan Dinas Perhubungan juga sebaiknya bisa mencari solusi lain untuk mengatasi kendala-kendala yang dialami oleh para supir angkutan kota. Dan bagaimana bisa memulihkan perekonomian kembali seperti dahulu.
2. Kepada supir angkutan sebaiknya untuk lebih memperhatikan lagi dalam menentukan tarif agar sesuai dan perjanjian yang di buat antara kedua belah pihak harus dengan suka sama suka artinya keduanya menyepakati. Kemudian tarif yang ditentukan sebaiknya sesuai dengan peraturan yang sudah ditetapkan. Sebaiknya supir angkutan harus disiplin dalam memenuhi tanggungjawab untuk selalu membayar kontribusi angkutan setiap bulannya dengan teratur melewati kopata. Harus selalu menaati segala peraturan yang sudah di tentukan. Yang mana peraturan ini dibuat dilandasi keadilan untuk semua pihak.
3. Para penumpang sebaiknya lebih memaklumi dan memahami akan kondisi, dan situasi saat ini. Dan dalam melakukan transaksi sebaiknya dengan perasaan suka sama suka. Menaati peraturan yang sudah beraku

## DAFTAR PUSTAKA

- Abu Hamid al-Ghazali, Al-Mustashfa min ‘Ilm al-Ushul, dan Abdul Wahab Khalaf, Ilmu Ushul..
- Al-Juwayni. *Al-Burhan*. Juz 2, terj. Nawir Yuslem, Bandung: Citapustaka, 2007
- Buana, Citra.”Praktik Sewa Jasa Parafrase Skripsi Perspektif Hukum Islam”, *Skripsi* Fakultas Hukum Ekonomi Syariah Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto 2024. <https://repository.uinsaizu.ac.id>
- Darmawati. *Ushul Fiqh*. Jakarta: Prenadamedia Group, 2019.
- De Grave Anita. *Metode Penelitian Kualitatif*, Sukoharjo: Pradina Pustaka, 2022.
- Dinas Perhubungan, admin dishub, *Peraturan Menteri Dinas Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2019 tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum Pada Kawasan Strategis Nasional*. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/149223/permenhub-no-52-tahun-2019>.
- Dony Burhan Noor Hasan, Irham Rofii. "Analisis Keberadaan Ojek Online Terhadap Operasional Angkutan Umum Di Kota Bangkalan Ditinjau Dari perspektif Ekonomi Islam (Maslahah Mursalah)" *Jurnal Kaffa* Volume 1, No. 4 Desember 2022.
- Eko, Bagus. *Strategi Kepala Sekolah Dalam Meningkatkan Prestasi Siswa*, Bogor: Guepedia, 2021.
- Hasan, Husain Hamid. *Nazariyah al-Maslahah fi al-Fiqh al-Islamy*. Kairo: Dar al Nahdah al ‘Arabiyah, 1971.
- Hastuti, Puji. “Penerapan Akad Ijārah, Pada Sistem Sewa Menyewa Sawah ” *Skripsi* (Fakultas Ekonomi dan Bisnis Islam, UIN Fatmawati Sukarno (UINFAS) Bengkulu, 2022. <http://repository.iainbengkulu.ac.id/8127/1/PUJI%20HASTUTI.pdf>.
- Helim, Abdul. *Maqasid al-Syari’ah versus usul al-fiqh*. Yogyakarta Pustaka Belajar, 2019.
- James, Syaiful, dkk, “Analisis Pelayanan Transportasi Angkutan Kota Di Kota Ternate”, *Jurnal Transportasi* <file: Jurnal+Syaiful-2.pdf>.
- Januar, Ardhana. *Metode Penelitian Kualitatif : Analisis Data Penelitian Kualitatif*, Sukoharjo: Pradina Pustaka, 2022.

- Jauhari, Wildan. *Kaidah Fikih; Adh-Dhararu Yuzal*, Jakarta: Rumah Fiqih Publishing, 2018.
- Majma' al-Lughah al 'Arabiyah, al-Mu'jam al-Wasit, Kairo: Dar al-Ma'arif, 1392 H/1972.
- Mamik. *Metode Kualitatif*. Sidoarjo: Zifatama Publisher, 2015.
- M. Abu al-Nur Zahir, Ushul Fiqh, Juz III, Mesir : Mathba'at Dar al-Ta'lif, 1950
- Munif Suratmaputra, Ahmad. *Filsafat Hukum Islam al-Ghazali, Masalah Mursalah dan Relevansinya dengan Pembaharuan Hukum Islam*. Jakarta: Pustaka Firdaus, 2002.
- Mardhiyya Azhari, Muhammad Taufiq, "Analisis Sistem Operasioanal Akad Pada Bisnis Jasa Laundry Menurut perspektif Ekonomi Islam ( Studi Kasus di Mandiangin Kota Bukit Tinggi)", *Jurnal Bisnis dan Manajemen (JURBISMAN)* Volume 1, No. 1, Maret 2023, <https://ejournal.lapad.id/index.php/jurbisman/article/view/126>.
- Meleong, Lexy.J. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : Remaja Rosda 1988.
- Muhaimin. *Metode Penelitian Hukum*. Mataram: Mataram University Press, 2020.
- Muhammad, Abi Abdillah. "Sunan Ibn Majjah", 2:784. Bairut: Dar al-Fikr, t.t.
- Mukhsin Nyak umar, *Al Masalahah Al-Mursalah (Kajian Atas Relevansinya Dengan Pembaharuan Hukum Islam)*, Banda Aceh: Turats,2017.
- Munandar, Aris. "Analisis Tarif Angkutan Umum Berdasarkan Biaya Operasional Kendaraan Ability To Pay Dan Willingnes To Pay", *Skripsi*. Mataram: Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Mataram, 2022. <https://repository.ummat.ac.id/4775/1/COVER-BAB%20III.pdf>.
- Nasution, Abdul Fattah. *Metode Penelitian Kualitatif*, Bandung: CV. Harfa Creative, 2023.
- Nazir. *Metodologi Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1988.
- Novita Sari, Jayusman. "Perspektif Masalah Terhadap Pembagian Keuntungan Pada Unit Usaha Kelompok Usaha Tani Desa Wates Timur Pringsewu," *ASAS Jurnal Hukum Ekonomi Syariah* 14, no. 2, 2022.

Prudential Syariah, "Akad Ijarah dalam Ekonomi Islam (Pengertian dan Prinsip Dasarnya) SKC, <https://www.shariaknowledgecentre.id/id/news/akad-ijarah>.

Rahmadi. *Pengantar Metodologi Penelitian*. Banjarmasin: Antasari Press, 2021.

Safriardi, *Maqashid Al-Syari'ah Maslahah: Kajian Terhadap Pemikiran Ibnu 'Asyur dan Sa'id Ramadhan Al-Buthi*, Lhokseumawe: Sefa Bumi Persada, 2021.

Seftin Alifia, *Random Sampling: Definisi, Tipe, Kelebihan, dan Kekurangannya*, <https://random-sampling-adalah/>.

Suganda, Rangga. "Metode Pendekatan Yuridis dalam Memahami Sistem Penyelesaian Sengketa Ekonomi Syariah". *Jurnal Ilmiah Ekonomi Islam*, vol 8, No 3, 2022, <https://jurnal.stie-aas.ac.id/index.php/jei/article/view/6485>.

Sugianto, Kurniawan. "Tingkat Keterkaitan Masyarakat Terhadap Transportasi Online, Angkutan Pribadi dan Angkutan Umum Berdasarkan Presepsi", *Jurnal Teknologi Transportasi dan Logistik* Volume 1 No 2, Desember 2020, <https://jurnal.poltradabali.ac.id/jttl/article/view/11>.

Sugiyono. *Metode Penelitian: Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif R&D*. Bandung: Alfabeta 2017.

Suparman, Ujang. *Bagaimana Menganalisis Data Kualitatif* Bandar Lampung: Pustaka media, 2020.

Surat Edaran No. 551.2/02553/ 2023 Tentang Penertiban Rekomendasi TNKB Warna Kuning Angkutan Penumpang/Barang Umum Di Provinsi Jawa Tengah.

Suryani, Ela. "Tinjauan *Mashlahah* Terhadap Perbedaan Tingkat Pendidikan Suami Istri SEbagai Penunjang Keharmonisan Rumah Tangga", *Skripsi*. Lampung: Fakultas Hukum Keluarga Islam Uin Raden Intan Lampung, 2023. <http://repository.radenintan.ac.id/31507/1/Skripsi%201-2.pdf>.

Sutami, Kris "Analisis Preferensi Masyarakat Dalam Menggunakan Jasa Transportasi Bus Rapid Transit (BRT) Trans Jateng " *Skripsi*. Purwokerto: Fakultas Ekonomi dan Bisnis Uin Prof. K. H. Saifuddin Zuhri, 2023 <https://repository.uinsaizu.ac.id/18758/1>.

Suwardjoko, Warpani. *Merencanakan Sistem Perangkutan*. Bandung : Penerbit ITB. Dinas Perhubungan Provinsi Jawa Barat. 1990.

Tim Penyempurna Terjemah Al-Qur'an Kementerian Agama. *Al-Qur'an dan Terjemahnya Edisi Penyempurnaan* (Jakarta: Lajnah Penafsiran Al-Qur'an, 2019).

Vernanda, Iput. "Praktik Pinjaman Pembayaran Uang Kuliah Tunggal Melalui Platfrom Danacita Perspektif *maṣlaḥah mursalah*", *Skripsi* Purwokerto: Fakultas Syariah UIN Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto, 2024.

Haroen, Nasrun. *Usul Fikih*. Jakarta: Logos Wacana Ilmu, 1422 H/2001 M.

'Arifin, Mifthul. *Ushul Fiqh:Kaidah-kaidah penetapan Hukum Islam*. Surabaya: Citra Media, 1997.

Wahhab Khallaf, Abdul. *Kaidah-kaidah Hukum Islam Ushul Fiqh*. Jakarta: PT: Raja Grafindo Persada, 2002.



Lampiran 1

***Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No. PM 52 Tahun 2019***



**MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA**

**PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA  
NOMOR PM 52 TAHUN 2019  
TENTANG  
PELAYANAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM  
PADA KAWASAN STRATEGIS NASIONAL  
DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA**

**MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA,**

- Menimbang** : a. bahwa untuk memenuhi kebutuhan angkutan umum yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau pada kawasan strategis nasional guna mendorong pertumbuhan ekonomi melalui pemberian subsidi perusahaan angkutan umum;
- b. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a, perlu menetapkan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pelayanan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional;

- Mengingat** : 1. Pasal 17 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 166, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4916);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 260, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5594);

4. Peraturan Presiden Nomor 7 Tahun 2015 tentang Organisasi Kementerian Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 8);
5. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2015 tentang Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2015 Nomor 75);
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 122 Tahun 2018 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2018 Nomor 1756);

MEMUTUSKAN:

Menetapkan : PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG PELAYANAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM PADA KAWASAN STRATEGIS NASIONAL.

Pasal 1

Dalam Peraturan Menteri ini yang dimaksud dengan:

1. Kawasan Strategis Nasional adalah wilayah yang penataan ruangnya diprioritaskan karena mempunyai pengaruh sangat penting secara nasional terhadap kedaulatan negara, pertahanan dan keamanan negara, ekonomi, sosial, budaya, dan/atau lingkungan, termasuk wilayah yang ditetapkan sebagai warisan dunia.
2. Pelayanan Angkutan Penumpang Umum pada Kawasan Strategis Nasional yang selanjutnya disebut Pelayanan adalah pelayanan angkutan penumpang umum pada Kawasan Strategis Nasional yang tarifnya dibawah biaya operasional dan ditetapkan oleh pemerintah.
3. Subsidi adalah selisih biaya pengoperasian Pelayanan yang dikeluarkan oleh perusahaan angkutan umum dengan pendapatan dan/atau penghasilan pada suatu trayek tertentu.
4. Kompensasi adalah kewajiban pemerintah pusat untuk membiayai penugasan penyelenggaraan Pelayanan, termasuk margin yang diharapkan sepanjang dalam

tingkat kewajaran sesuai dengan penugasan yang diberikan.

5. Menteri adalah menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana angkutan jalan.
6. Direktur Jenderal adalah Direktur Jenderal yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana angkutan jalan.
7. Direktorat Jenderal adalah Direktorat Jenderal yang melaksanakan urusan pemerintahan di bidang sarana dan prasarana angkutan jalan.

#### Pasal 2

- (1) Angkutan penumpang umum pada Kawasan Strategis Nasional diberi Subsidi oleh pemerintah pusat.
- (2) Kawasan Strategis Nasional sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas:
  - a. kawasan pariwisata; dan
  - b. simpul transportasi.
- (3) Simpul transportasi sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf b terdiri atas:
  - a. bandar udara;
  - b. pelabuhan;
  - c. stasiun kereta api; dan
  - d. terminal.

#### Pasal 3

- (1) Subsidi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (1) dibebankan pada anggaran pendapatan dan belanja negara.
- (2) Subsidi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diberikan sampai dengan mencapai nilai keekonomiannya.

#### Pasal 4

- (1) Penyelenggaraan Pelayanan dilaksanakan oleh perusahaan angkutan umum.

- (2) Perusahaan angkutan umum sebagaimana dimaksud pada ayat (1) paling sedikit harus memiliki:
- a. izin penyelenggaraan angkutan orang;
  - b. kendaraan paling sedikit berjumlah 100 (seratus) kendaraan berupa bus kecil, bus sedang, atau bus besar dibuktikan dengan surat tanda nomor kendaraan;
  - c. dan/atau menguasai kantor, tempat penyimpanan kendaraan dan bengkel di sekitar daerah pengoperasian angkutan yang dibuktikan dengan tanda kepemilikan atau izin penggunaan lahan;
  - d. tenaga mekanik paling rendah lulusan Sekolah Menengah Kejuruan atau sederajat dan bersertifikat mekanik yang diterbitkan oleh agen pemegang merek; dan
  - e. sistem *e-ticketing*.

#### Pasal 5

- (1) Pemilihan perusahaan angkutan umum yang melaksanakan Pelayanan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) dilakukan melalui mekanisme pelelangan.
- (2) Dalam hal tidak terdapat penyedia jasa angkutan umum yang mengikuti pelelangan atau tidak memenuhi persyaratan untuk melaksanakan Pelayanan, dilakukan penugasan.
- (3) Pelelangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pengadaan barang dan jasa.
- (4) Penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan kepada Perusahaan Umum DAMRI.
- (5) Penugasan sebagaimana dimaksud pada ayat (4) ditetapkan oleh Menteri.

Pasal 6

- (1) Direktur Jenderal memberikan Kompensasi terhadap penugasan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (2).
- (2) Kompensasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bersumber dari anggaran pendapatan dan belanja negara.

Pasal 7

- (1) Dalam pelaksanaan Pelayanan, Direktorat Jenderal membuat perjanjian kerja sama dengan perusahaan angkutan umum.
- (2) Perjanjian kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditandatangani oleh pejabat pembuat komitmen Direktorat Jenderal dan direktur utama atau pejabat yang dikuasakan.
- (3) Perjanjian kerja sama sebagaimana dimaksud pada ayat (1) memuat paling sedikit:
  - a. para pihak yang melakukan perjanjian kerja sama;
  - b. pokok pekerjaan yang diperjanjikan dengan uraian yang jelas;
  - c. hak dan kewajiban para pihak yang terkait dalam perjanjian;
  - d. nilai atau kontrak perjanjian serta syarat pembayaran;
  - e. persyaratan dan spesifikasi teknis yang jelas dan terinci;
  - f. ketentuan mengenai wanprestasi dan sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi kewajibannya;
  - g. penyelesaian perselisihan;
  - h. perubahan perjanjian atau adendum; dan
  - i. keadaan kahar.

Pasal 8

- (1) Dalam pelaksanaan Pelayanan, Direktur Jenderal berwenang:
  - a. menetapkan trayek;

- b. menetapkan jarak, tarif, ritase, dan standar pelayanan minimal;
  - c. melaksanakan pemantauan, analisa, dan evaluasi pelaksanaan Pelayanan secara berkala atau sesuai kebutuhan; dan
  - d. menerima laporan bulanan atas penyelenggaraan Pelayanan melalui sistem teknologi informasi.
- (2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b tercantum dalam Lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari Peraturan Menteri ini.

Pasal 9

Berdasarkan hasil pemantauan, analisa, dan evaluasi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8 ayat (1) huruf c, Direktur Jenderal dapat menghentikan Subsidi.

Pasal 10

Perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas pelaksanaan dan penggunaan dana penyelenggaraan Pelayanan.

Pasal 11

Pada saat Peraturan Menteri ini mulai berlaku, penyelenggaraan Pelayanan pada tahun anggaran 2019 dilaksanakan melalui mekanisme penugasan.

Pasal 12

Peraturan Menteri ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Peraturan Menteri ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta  
pada tanggal 1 Agustus 2019

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI

Diundangkan di Jakarta  
pada tanggal 1 Agustus 2019

DIREKTUR JENDERAL  
PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN  
KEMENTERIAN HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

WIDODO EKATJAHJANA

BERITA NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2019 NOMOR 853

Salinan sesuai dengan aslinya



KEMENTERIAN BIRO HUKUM,

BUDI HERPRIARSONO

LAMPIRAN  
 PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN  
 NOMOR PM 52 TAHUN 2019  
 TENTANG  
 PELAYANAN ANGKUTAN PENUMPANG UMUM PADA KAWASAN  
 STRATEGIS NASIONAL

STANDARD PELAYANAN MINIMAL PELAYANAN

NO	JENIS	URAIAN	FUNGSI	INDIKATOR	NILAI/ UKURAN / JUMLAH	JENIS PELAYANAN		KET.
						KAWASAN PARIWISATA	SIMPUL TRANSPORTASI	
1.	KEAMANAN							
	a. Tiket penumpang	Merupakan bukti pembayaran penumpang	Tanda bukti pembayaran dan informasi pelayanan	Ketersediaan	Paling sedikit memuat identitas penumpang, besaran tarif, nomor kursi, asal tujuan, dan tanggal keberangkatan.	√	√	
	b. Tanda pengenal bagasi	Merupakan bukti barang yang dimasukkan di ruang bagasi	Untuk mengidentifikasi barang di bagasi supaya tidak tertukar	Ketersediaan	Memuat nomor bagasi yang ditempelkan pada tiket dan pada barang bagasi	√	√	
	c. Alat pemberi informasi adanya bahaya	Merupakan perangkat elektronik yang berisi informasi dan komunikasi dengan menggunakan isyarat, gelombang radio, dan/atau gelombang satelit.	Untuk memberikan informasi dan komunikasi terjadinya bahaya di dalam kendaraan	1. Ketersediaan 2. Bentuk	1. Harus tersedia. 2. Lampu isyarat, alat pelacakan, dan/atau alat penunjuk posisi geografis ( <i>Global Positioning System</i> ).	√	√	

-2-

	d. Alat pemberi informasi posisi kendaraan	Merupakan perangkat elektronik yang berisi informasi dan komunikasi dengan menggunakan gelombang satelit.	Untuk memberikan informasi lokasi kendaraan saat beroperasi	1. Ketersediaan 2. Bentuk 3. Aksesibilitas	1. Harus tersedia. 2. Alat penunjuk posisi geografis ( <i>Global Positioning System</i> ) 3. Pemerintah dapat mengakses	√	√	
	e. Daftar penumpang	Merupakan daftar yang berisi identitas dan jumlah penumpang	Untuk mengetahui identitas dan jumlah penumpang	Ketersediaan	Paling sedikit memuat penumpang, alamat, perjalanan dan asal perjalanan nama Tanggal tujuan.	√	√	
	f. Tanda pengenal awak kendaraan	1. Papan informasi mengenai nama pengemudi yang ditempatkan di ruang pengemudi. 2. Seragam awak kendaraan. 3. Terdaftar di sistem <i>e-logbook</i> Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.	Sebagai identitas pengemudi agar diketahui penumpang, serta dapat dilakukan pengawasan terhadap jam kerja mengemudinya.	Ketersediaan.	Harus tersedia	√	√	
	g. Asisten Pengemudi	1. Menguasai bahasa asing minimal bahasa inggris 2. Mengetahui informasi terkait wilayah wisata.	Untuk memberikan informasi dan komunikasi dalam pelayanan	Ketersediaan	Harus tersedia	√		

		3. Berpenampilan menarik.						
	h. Informasi gangguan keamanan	Merupakan berisi nomor dan/ atau pengaduan Berupa stiker, Telepon dan SMS	Dipergunakan oleh penumpang apabila terjadi gangguan keamanan pada saat pelayanan termasuk pada saat pengemudi ugal-ugalan.	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
	i. Informasi dokumen, trayek dan identitas kendaraan	1. Informasi Kendaraan, Informasi trayek yang dilayani dan dilengkapi logo perhubungan.  2. Identitas kendaraan meliputi jenis pelayanan, kelas pelayanan, dan nama perusahaan	Sebagai identitas kendaraan untuk diketahui penumpang maupun pengguna jalan lainnya Untuk memudahkan penumpang mengidentifikasi kendaraan yang akan ditumpangi.	Bentuk  Ketersediaan	Ukuran proporsional serta tidak mengganggu pandangan.  Harus tersedia	√	√	

		angkutan umum						
2.	KESELAMATAN							
	a. Pengemudi							
	1) Kondisi Fisik	Pengemudi dalam keadaan sehat fisik dan mental	Sebagai bukti pengemudi dalam kondisi sehat	Sehat	Surat keterangan berbadan sehat dari dokter setiap 6 (enam) bulan sekali.	√	√	
	2) Kompetensi.	Pengemudi memiliki pengetahuan mengenali rute pelayanan, tanggap darurat, dan pelayanan.	Sebagai bukti pengemudi mengerti etika berlalu lintas	Telah mengikuti pelatihan	Mengikuti pelatihan/ penyegaran paling sedikit 1 (satu) kali dalam setahun.	√	√	
	b. Lampu senter	Alat penerangan bantu	Sebagai alat bantu penerangan pada saat kondisi darurat.	ketersediaan	Paling sedikit 2 (dua) unit	√	√	
	c. Alat pemukul/ pemecah kaca (martil)	Berupa martil yang diletakan di jendela atau tempat yang terjangkau oleh penumpang saat keadaan darurat.	Memecahkan kaca kendaraan pada saat keadaan darurat	ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) dalam 2 (dua) jendela	√	√	
	d. Alat pemadam api ringan (APAR)	Tabung pemadam api yang diletakan di dalam kendaraan	Memadamkan api dengan cepat ketika terjadi kebakaran	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) tabung atau sesuai dengan kebutuhan jenis kendaraan.	√	√	
	e. Fasilitas Kesehatan	Berupa perlengkapan	Digunakan untuk penanganan	Ketersediaan	Paling sedikit 1 (satu) kotak	√	√	

		pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K)	darurat kecelakaan		perlengkapan pertolongan pertama pada kecelakaan (P3K) berisi : 1. Kaca steril; 2. Plester perekat; 3. Anti septik; dan 4. Gunting tajam.			
f. Buku Panduan Penumpang.	Buku panduan Penumpang tentang cara penggunaan fasilitas tanggap darurat pada saat terjadi kecelakaan	Memudahkan penumpang untuk menyelamatkan diri dan orang lain pada saat terjadi kecelakaan	1. Ketersediaan 2. Bentuk dan letak	1. Harus tersedia 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakan di dalam kendaraan.	√	√		
	Buku panduan do'a pada saat perjalanan	Memudahkan Penumpang untuk berdoa sesuai dengan agama kepercayaan masing - masing	1. Ketersediaan 2. Bentuk dan letak	1. Harus tersedia pada setiap tempat duduk. 2. Tidak mudah sobek, rusak, dan pudar serta diletakan di dalam kendaraan.	√	√		
g. Pintu Darurat	Berupa jendela yang memungkinkan dilepas pada saat terjadi kecelakaan.	Sebagai pintu keluar darurat pada saat terjadi kecelakaan atau kebakaran.	Ketersediaan	Tersedia di setiap kendaraan.	√	√		
h. Fasilitas penyimpanan dan pemeliharaan	Tempat penyimpanan, pemeliharaan, dan perbaikan	Memastikan kendaraan terpelihara dan terawat dan	Ketersediaan	Harus tersedia dan mampu menampung semua bus yang dimiliki	√	√		

	kendaraan (pool)	kendaraan.	sebagai tempat parkir saat kendaraan tidak beroperasi serta tempat tes kendaraan sebelum beroperasi.		perusahaan angkutan umum.			
i. Pengecekan kendaraan yang akan dioperasikan	Prosedur pengecekan Kelaikan kendaraan sebelum beroperasi	Untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi siap guna operasi (SGO).	SOP Pemeriksaan	Harus tersedia untuk setiap kendaraan	√	√		
3. KENYAMANAN								
a. Kapasitas Angkut	Jumlah penumpang sesuai kapasitas angkut.	Untuk menghindari situasi berdesakan sehingga terdapat ruang gerak yang nyaman bagi penumpang pada saat berdiri maupun duduk.	Jumlah penumpang per kendaraan	Paling tinggi 100% sesuai kapasitas angkut.	√	√		
b. Fasilitas utama	1. Tempat duduk	Tempat duduk untuk penumpang sesuai jenis pelayanan yang diberikan dengan tetap mengutamakan aspek keselamatan	1. Susunan tempat duduk	1. Untuk bus besar dan bus maxi: a. konfigurasi seat 2-3; b. konfigurasi seat 2-2; c. konfigurasi seat 2-1; 2. Untuk bus kecil dan bus sedang.	√	√		
			2. Bahan dasar tempat duduk	Terbuat dari busa dan berfungsi dengan baik.	√	√		

				3. Lebar tempat duduk	1. paling sedikit 400 mm 2. paling sedikit 480 mm 3. paling sedikit 650 mm	√	√	
				4. Jarak antar tempat duduk	Diukur dan sisi depan sandaran tempat duduk kesisi belakang sandaran tempat duduk didepannya: 1. paling sedikit 650 mm 2. paling sedikit 850 mm 3. paling sedikit 1200 mm.	√	√	
				5. Lebar lorong ( <i>gangway</i> )	1. paling sedikit 350 mm 2. paling sedikit 400 mm 3. paling sedikit 400 mm	√	√	
		2. Nomor tempat duduk	Urutan tempat duduk untuk memandu penumpang duduk sesuai dengan nomor yang tertera di tiket dan menciptakan ketertiban di dalam kendaraan	1. Ketersediaan 2. bentuk	1. harus tersedia; 2. nomor kursi	√	√	

			untuk menghindari penumpang saling berebut tempat duduk.					
		3. Fasilitas sirkulasi udara	Berupa maupun kap dijendela bagian atas kendaraan yang Dapat dibuka/ ditutup untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas.	Jumlah berfungsi	Semua berfungsi dengan baik	√	√	
		4. Rak bagasi	Tempat untuk menempatkan barang bawaan di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang.	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
c. Fasilitas tambahan		1. Bagasi bawah	Ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk penyimpanan kursiroda.	ketersediaan	Harus tersedia	√	√	

		untuk menghindari penumpang saling berebut tempat duduk.					
	3. Fasilitas sirkulasi udara	Berupa maupun kap dijendela bagian atas kendaraan yang Dapat dibuka/ ditutup untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas.	Jumlah berfungsi	Semua berfungsi dengan baik	√	√	
	4. Rak bagasi	Tempat untuk menempatkan barang bawaan di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang.	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
c. Fasilitas tambahan	1. Bagasi bawah	Ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk penyimpanan kursi roda.	ketersediaan	Harus tersedia	√	√	

	2. Bagasi Dalam	Ruang khusus di dalam ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran kecil dan dapat sebagai prioritas untuk penyimpanan kursi roda.	Ketersediaan	Harus tersedia		√	
	3. Fasilitas kebersihan	Berupa tempat sampah dan/atau kantung kertas plastik	ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 2 (dua) buah tempat sampah diletakan di bagian depan dan belakang kendaraan atau 1 (satu) buah kantung kertas atau plastik diletakan pada setiap tempat duduk	√	√	
	4. Kaca film	Untuk menghindari cahaya langsung dari matahari	Presentase kegelapan	Paling gelap 40%	√	√	
	5. Sarana visual audio ditempatkan di ruang penumpang	Sebagai sarana hiburan untuk penumpang	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
	6. Gorden	Berupa kain penutup	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	

		untuk menghindari penumpang saling berebut tempat duduk.					
	3. Fasilitas sirkulasi udara	Berupa maupun kap dijendela bagian atas kendaraan yang Dapat dibuka/ ditutup untuk menjaga suhu di ruangan tidak terlalu menyengat terutama pada saat cuaca panas.	Jumlah berfungsi	Semua berfungsi dengan baik	√	√	
	4. Rak bagasi	Tempat untuk menempatkan barang bawaan di dalam kendaraan dengan aman dan tidak mengganggu penumpang.	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
c. Fasilitas tambahan	1. Bagasi bawah	Ruang khusus di bawah ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran besar dan prioritas untuk penyimpanan kursi roda.	ketersediaan	Harus tersedia	√	√	

	2. Bagasi Dalam	Ruang khusus di dalam ruang penumpang untuk menyimpan barang dengan ukuran kecil dan dapat sebagai prioritas untuk penyimpanan kursi roda.	Ketersediaan	Harus tersedia		√	
	3. Fasilitas kebersihan	Berupa tempat sampah dan/atau kantong kertas plastik	ketersediaan	Harus tersedia paling sedikit 2 (dua) buah tempat sampah diletakan di bagian depan dan belakang kendaraan atau 1 (satu) buah kantong kertas atau plastik diletakan pada setiap tempat duduk	√	√	
	4. Kaca film	Untuk menghindari cahaya langsung dari matahari	Presentase kegelapan	Paling gelap 40%	√	√	
	5. Sarana visual audio ditempatkan di ruang penumpang	Sebagai sarana hiburan untuk penumpang	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
	6. Gorden	Berupa kain penutup	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	

			kaca samping untuk melindungi penumpang dari sinar matahari.							
		7. Pengatur suhu ruangan	Fasilitas pengatur suhu di dalam kendaraan menggunakan AC ( <i>airconditionery</i> )	1. Ketersediaan 2. Suhu			1.Harus tersedia dan berfungsi dengan baik 2.Suhu dalam kendaraan 20 - 22°C	√	√	
		8. <i>Reclining Seat</i> (RS)	Merupakan tempat duduk yang dapat diatur.	ketersediaan			Harus tersedia	√	√	
4. KETERJANGKAUAN										
a. Aksesibilitas		Memberikan pelayanan sesuai dengan rute yang telah ditentukan	Untuk memberikan kepastian pelayanan kepada penumpang sampai tujuan	Singgah di terminal sesuai dengan kartu pengawasan			Mematuhi Ketentuan	√	√	
b. Tarif		Biaya yang dikenakan pengguna jasa untuk satu kali perjalanan	Untuk menjamin kelangsungan hidup perusahaan angkutan umum dengan tetap memperhatikan daya beli masyarakat	1. Tarif kompetitif 2. Informasi besaran tarif			1. Besaran tarif ditetapkan oleh perusahaan angkutan umum 2. Memberikan informasi besaran tarif	√	√	

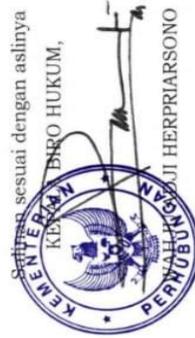
5.	KESETARAAN a. Pelayanan Prioritas	1. Pemberian prioritas untuk membeli tiket dan memilih tempat duduk 2. Pemberian prioritas naik/turun kendaraan	Diberikan bagi penumpang penyandang cacat, manusia usia lanjut, anak-anak, maupun wanita hamil.	Kemudahan	Terlayani	√	√
b. Ruang Penyimpanan	Ruang khusus di bagasi untuk penyimpanan kursi roda	Untuk memberikan kemudahan bagi penumpang pengguna kursi roda.	Ketersediaan	Harus tersedia	√	√	
6.	KETERATURAN a. Informasi pelayanan	Informasi yang disampaikan di loket kepada calon penumpang, paling sedikit memuat : 1. Jadwal kedatangan dan keberangkatan 2. Tarif 3. Nama Terminal yang dilayani; dan 4. Trayek yang dilayani	Agar calon penumpang dapat mengatur rencana perjalanan sesuai dengan kemampuannya	1. Bentuk 2. Tempat 3. Kondisi	1. Berupa papan informasi 2. Penempatan mudah terbaca dan cepat serta jelas terlihat 3. Kondisi baik dan/atau berfungsi	√	√
b. Informasi gangguan perjalanan bus	Informasi kepada petugas terminal dan calon	Memberikan informasi kedatangan dan	Terinformasikan	Penumpang mengetahui terjadi gangguan			

	pemumpang apabila terjadi gangguan perjalanan bus	keberangkatan kendaraan serta penyebab gangguan.	Umur kendaraan	perjalanan		
c. Kinerja operasional		Agar kendaraan beroperasi dengan efisien dan ekonomis		Paling tinggi umur kendaraan 25 (dua puluh lima tahun) atau ditetapkan pemberi izin sesuai dengan kondisi daerah	√	

MENTERI PERHUBUNGAN  
REPUBLIK INDONESIA,

ttd.

BUDI KARYA SUMADI



Lampiran 2

**Hasil Wawancara**

<b>Nama</b>	<b>BU</b>
<b>Alamat</b>	<b>Karangmangu</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>21 Mei 2024 pukul 10.45 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Perempatan Tanjung.</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 15 tahun.
Pertanyaan	Pendapatan perhari dapat berapa bapak?
Jawaban	Tidak menentu paling Rp. 100.000 itu kotor. Buat bensin saja masih kesusahan.
Pertanyaan	Kalau terkait tarif itu berapa bapak?
Jawaban	Rp. 5.000 penumpang dewasa, kalau pelajar Rp. 2.000, Rp. 3.000, Rp. 4.000 tergantung. Itu saja juga kadang jarang ada yang naik. Kalau jauh dari jangkauan itu kita naikan harga, nantinya buat kesepakatan Bersama.
Pertanyaan	Apa yang paling menghambat untuk saat ini bapak?
Jawaban	Paling itu transportasi baru lain <i>Trans</i> Banyumas sama <i>ojol</i> .
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasangan plang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Kalau dipasang lagi lebih susah jalan kita para supir angkutan. Penumpangnya pada lari ke <i>ojol</i> . Maka dari tu kita mencari penumpang tidak sesuai dengan trayek yang bias akita lewati.
Pertanyaan	Berarti itu positifnya tidak terikat.
Jawaban	Iya sekarang kita kemana-mana dianter, kalau dahulu harus sesuai trayek. Tergantung penumpang dan juga upahnya pas. Intinya adanya pandemi terus datangnya <i>Trans</i> pengaruh besar. Sebelumnya juga adanya <i>ojol</i>
Pertanyaan	Ini mobil pribadi atau ikut orang?
Jawaban	Pribadi

<b>Nama</b>	<b>BB</b>
<b>Alamat</b>	<b>Porka</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>21 Mei 2024 pukul 10.45 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Perempatan Tanjung.</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 10 tahun.
Pertanyaan	Pendapatan perhari dapat berapa bapak?

Jawaban	Tidak menentu paling Rp. 100.000 itu kotor. Buat bensin saja masih kesusahan.
Pertanyaan	Kalau terkait tarif itu berapa bapak?
Jawaban	Rp. 5.000 penumpang dewasa, kalau pelajar Rp. 2.000, Rp. 3.000, Rp. 4.000 tergantung. Itu saja juga kadang jarang ada yang naik. Kalau jauh dari jangkauan itu kita naikan harga, nantinya buat kesepakatan Bersama.
Pertanyaan	Apa yang paling menghambat untuk saat ini bapak?
Jawaban	Paling itu transportasi baru lain <i>Trans Banyumas</i> sama <i>ojol</i> .
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasangan plang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Kalau dipasang lagi lebih susah jalan kita para supir angkutan. Penumpangnya pada lari ke <i>ojol</i> . Maka dari tu kita mencari penumpang tidak sesuai dengan trayek yang bias akita lewati.
Pertanyaan	Berarti itu positifnya tidak terikat.
Jawaban	Iya sekarang kita kemana-mana dianter, kalau dahulu harus sesuai trayek. Tergantung penumpang dan juga upahnya pas. Intinya adanya pandemi terus datangnya <i>Trans</i> pengaruh besar. Sebelumnya juga adanya <i>ojol</i>
Pertanyaan	Ini mobil pribadi tau ikut orang?
Jawaban	Pribadi

<b>Nama</b>	<b>Ad</b>
<b>Alamat</b>	<b>Dawuhan Wetan</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 09.15 wib.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Manis</b>
Pertanyaan	Bapak menggunakan kendaraan pribadi atau ikut orang bapak ?
Jawaban	Ikut orang (menyewa).
Pertanyaan	Sudah berapa tahun bapak beroperasi?
Jawaban	2 Tahun.
Pertanyaan	Bayar perharinya berapa ke penyewa?
Jawaban	Perhari.
Pertanyaan	Kalau bayar ke kopata?
Jawaban	Rp. 60.000,00/ bulan.
Pertanyaan	Berarti bayar retebusi ya pak. Berarti tidak setiap hari ke penyewa?
Jawaban	Kalau setoran setiap hari ke penyewa mobil.
Pertanyaan	Sehari dapat berapa biasanya bapak?

Jawaban	Sehari biasanya dapat kadang Rp 100.000,00 kadang Rp. 150.000,00 tidak pasti mba, itu pun nanti di bagi belum bayar setoran, belum bensin, dll.
Pertanyaan	Itu sistemnya persenan atautidak bapak setorannya?
Jawaban	Ya setoran Rp. 40.000,00 nanti paling dapet Rp. 30.000,00 atau berapalah . Seperti ini karena efek dari banyak yang sudah memiliki kendaraan pribadi, di tambah banyaknya moda transportasi lain seperti <i>Trans Banyumas</i> , ojek <i>online</i> . Sekarang peminat angkutan sepi lebih memilih transportasi transportasi lain ketimbang angkutan. Kadang juga sampai ngga setor.
Pertanyaan	Bapak izin bertanya, terkait adanya stiker/papan informasi arah tujuan. Mungkin sebelum bapak ikut narik angkutan kan sudah ada plang/ stiker/papan informasi arah tujuannya. Sekarang kan sudah tidak menggunakan papan informasi tersebut. Itu terkena dampaknya ngga si bapak?
Jawaban	Ya sebenarnya lebih baik bebas, tapi kalau tidak bebas, sudah habis bensin, tidak sesuai jalur saja kadang tidak ada penumpang, apalagi sejalur (sesuai trayek).
Pertanyaan	Apa tidak ada persaingan/perebutan antar supir angkutan bapak? Sekarang kan bebas jadi siapapun supir bisa menggunakan arah yang sama atau gimana-gmana.
Jawaban	Iya itu mba kadang ada ya supir tidak biasanya disini sekarang mengikut narik disini. Kalau perebutan sekarang sudah pada sadar mbaa, memaklumi karena kondisinya saat ini seperti ini. Mau tidak mau ya harus menerimanya. Pada intinya adanya kebebasan tidak menghabiskan bensin.

<b>Nama</b>	<b>Qr</b>
<b>Alamat</b>	<b>Beji rt 03 rw 02</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 09.59-10.15 wib.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Manis</b>
Pertanyaan	Bapak ini mobilnya ikut orang atau mobil pribadi?
Jawaban	Ikut orang (menyewa)
Pertanyaan	Berarti sistem pendapatannya bagaimana bapak?
Jawaban	Iya di bagi 3 setoran, bensin, buat saya sendiri.
Pertanyaan	Biasanya sehari dapat berapa bapak?
Jawaban	Ya tidak menentu mba, minim itu Rp. 100.000,00 di bagi 3, kadang ya lumayan.
Pertanyaan	Untuk tarif sendiri berapa pak?
Jawaban	Untuk pelajar Rp. 2.000, Rp. 3.000, RP. 4.000 dewasa Rp. 5.000. Terkadang Rp. 10.000 itu kadang tidak sesuai jalur. Dari pada tidak dapat penumpang ya di antarkan saja harganya sesuai kesepakatan.

Pertanyaan	Berapa tahun bapak beroperasi?
Jawaban	Dari tahun 1996.
Pertanyaan	Ada perbedaannya tidak bapak, antara dahulu dan sekarang?
Jawaban	Ya mba, bedanya jauh banget. Dahulu pendapatannya bisa sampai Rp. 200.000,00, Rp. 250.000,00, Rp. 300.000,00/hari. Sekarang maksimal Rp. 150.000,00 sudah paling beruntung. Tapi alhamdulillahnya setoran sekarang tidak di target jadi bayar sedapatnya mba.
Pertanyaan	Biasanya berangkat jam berapa bapak dari rumah?
Jawaban	Berangkat pagi pulanginya jam 14.00 wib kurang lebih.
Pertanyaan	Bapak dahulu kan ada peraturan dari Permenhub RI No. 83 Tahun 2021 terkait pemasangan plang/papan/stiker informasi sekarang sudah tidak dijalankan lagi itu karena ada kebijakan dari kopata bapak terkait pelepasan plang. Menurut bapak ada dampak positif negatifnya tidak bapak?
Jawaban	Dahulu bapak pakai plang/papan informasi tujuannya, tapi sekarang tidak di pakai begitupun supir angkut lain. Karena penumpangnya sekarang tidak ada, kemudian banyaknya jenis transportasi lain seperti <i>Trans Banyumas</i> , ojek <i>online</i> , dll. Kalau samisal pemasangan plang tersebut tetap di jalankan ya nanti kita terlalu banyak mengeluarkan banyak uang untuk membeli bahan bakar, sementara mencari penumpang sesuai trayek kadang tidak ada. Ya cari ke tempat lain. Sebenarnya ada dampak negatifnya mba, jadi banyak penumpang pada kebingungan pada tidak tahu arah kita mau kemana, tujuan yang mereka mau kemana mereka kebingungan pakai angkutan yang mana yang sesuai. Jadi kalau mau kemana nyetop tanya arahnya kemana, kalau searah ya naik kalau beda saya arahkan angkutan berikutnya. Tapi kebanyakan mereka memilih transportasi lain yang sudah pasti kaya ojek <i>online</i> .
Pertanyaan	Dampak positifnya bagaimana pak?
Jawaban	Dampak positifnya ya jadi tidak terikat, bebas, bisa keliling selain jaur trayek.
Pertanyaan	Setoran ke kopatanya Rp. 60.000,00 kan yahbapak?
Jawaban	Iya Rp. 60.000,00 , karena sekarang jarang ada penumpang si jadi setorannya Rp. 2.000,00/hari kalau dahulu kan Rp. 10.000,00/hari.
Pertanyaan	Mobilnya kan masih bersubsdi bapak?
Jawaban	Alhamdulillah masih, ini ikutnya 2005 jadi terakhir itu 2025.
Pertanyaan	Kalau meebihi nanti itu bagaimana bapak?
Jawaban	Ya diremajaain. Tapi kan ga mampu.
Pertanyaan	Kalau peremajaan si berapaan bapak?
Jawaban	Rp. 150.000.000 mba, soalnya mobilnya baru si.
Pertanyaan	Berarti jadi milik pribadi yah bapak?

Jawaban	Iya mungkin iya, nanti kan samisal tidak di perpanjangkan platnya yang tadinya kuning berubah menjadi warna hitam.
<b>Nama</b>	<b>S</b>
<b>Alamat</b>	<b>Pasir Lor</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 09.59-10.15 wib.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Manis</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sejak tahun 1992
Pertanyaan	Bapak ini mobilnya ikut orang atau mobil pribadi?
Jawaban	Pribadi.
Pertanyaan	Biasanya sehari dapat berapa bapak?
Jawaban	Ya tidak menentu mba, minim itu Rp. 100.000,00 di bagi 3, kadang ya lumayan.
Pertanyaan	Untuk tarif sendiri berapa pak?
Jawaban	Untuk pelajar Rp. 2.000, Rp. 3.000, RP. 4.000 dewasa Rp. 5.000. Terkadang Rp. 10.000 itu kadang tidak sesuai jalur. Dari pada tidak dapat penumpang ya di antarkan saja harganya sesuai kesepakatan.
Pertanyaan	Ada perbedaannya tidak bapak, antara dahulu dan sekarang?
Jawaban	Ya mba, bedanya jauh banget. Dahulu pendapatannya bisa sampai Rp. 200.000,00, Rp. 250.000,00, Rp. 300.000,00/hari. Sekarang maksimal Rp. 150.000,00 sudah paling beruntung. Tapi alhamdulillahnya setoran sekarang tidak di target jadi bayar sedapatnya mba.
Pertanyaan	Biasanya berangkat jam berapa bapak dari rumah?
Jawaban	Berangkat pagi pulangnye habis dhuhuran mba.
Pertanyaan	Bapak dahulu kan ada peraturan dari Permenhub RI No. 83 Tahun 2021 terkait pemasangan plang/papan/stiker informasi sekarang sudah tidak dijalanlkn lagi itu karena ada kebijakan dari kopata bapak terkait pelepasan plang. Menurut bapak ada dampak positif negatifnya tidak bapak?
Jawaban	Dahulu bapak pakai plang/papan informasi tujuannya, tapi sekarang tidak di pakai begitupun supir angkut lain. Karena penumpangnya sekarang tidak ada, kemudian banyaknya jenis transportasi lain seperti <i>Trans Banyumas</i> , ojek <i>online</i> , dll. Kalau samisal pemasangan plang tersebut tetap di jalankan ya nanti kita terlalu banyak mengeluarkan banyak uang untuk membeli bahan bakar, sementara mencari penumpang sesuai trayek kdang tidak ada. Ya cari ke tempat lain. Sebenarnya ada dampak negatifnya mba, jadi banyak penumpang pada kebingungan pada tidak tahu arah kita mau kemana, tujuan yang mereka mau kemana mereka kebingungan pakai angkutan yang mana yang sesuai. Jadi kalau mau kemana nyetop tanya arahnya kemana, kalau searah ya naik kalau beda saya arahin angkutan

	berikutnya. Tapi kebanyakan mereka memilih transportasi lain yang sudah pasti kaya ojek <i>online</i> .
Pertanyaan	Dampak positifnya bagaimana pak?
Jawaban	Dampak positifnya ya jadi tidak terikat, bebas, bisa keliling selain jalur trayek.

<b>Nama</b>	<b>Ant</b>
<b>Alamat</b>	<b>Pandak</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 10.30 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Pon</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sejak tahun 1997
Pertanyaan	Mobil milik pribadi atau mobil ikut orang (menyewa) bapak?
Jawaban	Ikut orang (menyewa)
Pertanyaan	Setorannya berapa bapak?
Jawaban	Murah-murah Rp. 30.000,00
Pertanyaan	Itu perhari?
Jawaban	Iya perhari sekali ngangkut.
Pertanyaan	Keluran tahun berapa bapak?
Jawaban	1997. Itu tuh sudah tidak dapata subsidi.
Pertanyaan	Berarti peremajaan ya bapak?
Jawaban	Iya kalau ada uang.
Pertanyaan	Masih setor ke koperasi?
Jawaban	Ya masih Rp. 60.000/bulan.
Pertanyaan	Kalau terkait tarif itu berapa bapak?
Jawaban	Rp. 5.000 penumpang dewasa, kalau pelajar Rp. 3.000, Rp. 4.000 tergantung. Itu saja juga kadang jarang ada yang naik. Kalau jauh dari jangkauan itu kita naikan harga, nantinya buat kesepakatan Bersama.
Pertanyaan	Pak ini kan ada kebijakan terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan, menurut bapak ada dampak positif negatifnya tidak bapak?
Jawaban	Dampaknya negative banget , Sekarang mencari penumpang susah banget tidak tau arah tujuannya kita sih karena tidak ada papan stiker, pada bingung jadinya lebih memilih transportasi lain.
Pertanyaan	Dampak positifnya bagaimana bapak?
Jawaban	Ya menjadi bebas si, tapi masih sepi yang mungkin itu adanya transportasi lain jadi pendapatanya kurang tidak seperti dahulu. Kan kalau ada jadi tertib.
Pertanyaan	Menurut bapak mending pakai papan informasi atau tidak bapak?
Jawaban	Ya kalau samisal tidak ada <i>trans</i> ojek <i>online</i> dan lain-lain kan mendingan di pakai lebih teratur, tapi kalau sekarang aduh

	keadaanya begini mbak. Tidak teratur mending kalau ada penumpang, kaaau tidk ada aduhhh sudah kaya pengangguran.
Pertanyaan	Lebih baik mangkal atau keliling?
Jawaban	Saya kalau keliling tidak dapat uang, yang jelas di jalan jarang ada penumpang.
Pertanyaan	Bapak biasanya keliling ke mana saja dan berangkat jam berapa bapak?
Jawaban	Tanjung, Terminal, Pabuaran. Berangkat pagi sampai jam 14.00 wib kurang lebih. Kalau dulu lah sampai jam 6 sorean.
Pertanyaan	Pendapatannya berapa bapak?
Jawaban	Pendapatan sama modal tidak sebanding mba.

<b>Nama</b>	<b>Sh</b>
<b>Alamat</b>	<b>Singasari rt 03 rw 04</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 10.45 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Pon</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sejak tahun 2021
Pertanyaan	Mobil milik pribadi atau mobil ikut orang (menyewa) bapak?
Jawaban	Pribadi.
Pertanyaan	Bapak sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Lebih positif, karna sekarang sudah diawasi <i>Trans</i> Banyumas semua, kalau menggunakan plang/stiker/papan informasi sesuai trayek ya jaurnya saja sekarang sama kaya <i>Trans</i> Banyumas nanti ya merosot pendapatan kita. Sekarang misalnya ke Sokaraja-Rita Mall itu sudah sama rutennya. Kalau sekarang satu hari saja 3 kali putaran, itu habis berapa bensinnya. Ya nanti tidak bisa beli buat bensin.
Pertanyaan	Berarti lebih banyak positifnya yah bapak?
Jawaban	Iyalah mba, lebih banyak hal positifnya.
Pertanyaan	Kemudian hal negatifnya si bapak?
Jawaban	Tidak ada.justru kalau tetap di pakai plang angkutan tidak bisa berjalan. Terkecuali, <i>Trans</i> Banyumas subsidinya dicabut, angkutan tidak ada subsidi sama-sama bersaing mungkin bisa. Kita mau pakai Kembali namun dengan catatan <i>Trans</i> Banyumas subsidinya di cabut. Tapi memang sudah ada peraturan untuk dipakai kembali.
Pertanyaan	Pendapatannya biasanya berapa perhari bapak?
Jawaban	Lah tidak menentu. Sekarang itu, berangkat kerja sama orang sehari dapat Rp. 70.000,00 nanti di bagi 3 atau 2. Kalau semisal tidak kerja anaknya 2 sekolah semua, belum yang anaknya

	PKLan, makan sehari-harinya, setoran angkut, bensin pusing mbak. Uang segitu kadang tidak bisa menutup kebutuhan kita sehari-hari. Orang gajinya tukang cangkul saja malah lebih besar dari pendapatan kita. Pengaruh besarnya itu <i>Trans</i> Banyumas dari Sokaraja saja sampai RSM Cuma Rp. 4.000,00, kalau ongkos sekarang tidak menjadi masalah besar kecilnya, masalahnya lebih memilih <i>Trans</i> tempatnya lebih nyaman karna baru juga besar juga iya. Tidak pada mau pakai angkutan kota meskipun <i>Trans</i> sudah penuh mereka mau desak-desakan. <i>Ojek online</i> juga itu.
--	--

<b>Nama</b>	<b>Pj</b>
<b>Alamat</b>	<b>K (samaran)</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 10.45 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Pon</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Lupa sudah 9 tahunan lebih.
Pertanyaan	Mobil milik pribadi atau mobil ikut orang (menyewa) bapak?
Jawaban	Pribadi.
Pertanyaan	Bapak sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Lebih positif, karna sekarang sudah diawasi <i>Trans</i> Banyumas semua, kalau menggunakan plang/stiker/papan informasi sesuai trayek ya jalurnya saja sekarang sama kaya <i>Trans</i> Banyumas nanti ya merosot pendapatan kita. Sekarang misalnya ke Sokaraja-Rita Mall itu sudah sama rutennya. Kalau sekarang satu hari saja 3 kali putaran, itu habis berapa bensinnya. Ya nanti tidak bisa beli buat bensin.
Pertanyaan	Berarti lebih banyak positifnya yah bapak?
Jawaban	Iyalah mba, lebih banyak hal positifnya.
Pertanyaan	Kemudian hal negatifnya si bapak?
Jawaban	Tidak ada justru kalau tetap di pakai plang angkutan tidak bisa berjalan. Terkecuali, <i>Trans</i> Banyumas subsidinya dicabut, angkutan tidak ada subsidi sama-sama bersaing mungkin bisa. Kita mau pakai Kembali namun dengan catatan <i>Trans</i> Banyumas subsidinya di cabut. Tapi memang sudah ada peraturan untuk dipakai kembali. Tapi memang ada si jadi sepi peminat angkutan.
Pertanyaan	Pendapatanya biasanya berapa perhari bapak?
Jawaban	Lah tidak menentu. Sekarang itu, berangkat kerja sama orang sehari dapat Rp. 70.000,00 nanti di bagi 3 atau 2. Kalau semisal tidak kerja anaknya 2 sekolah semua, belum yang anaknya

	PKLan, makan sehari-harinya, setoran angkut, bensin pusing mbak. Uang segitu kadang tidak bisa menutup kebutuhan kita sehari-hari. Orang gajinya tukang cangkul saja malah lebih besar dari pendapatan kita. Pengaruh besarnya itu <i>Trans</i> Banyumas dari Sokaraja saja sampai RSM Cuma Rp. 4.000,00, kalau ongkos sekarang tidak menjadi masalah besar kecilnya, masalahnya lebih memilih <i>Trans</i> tempatnya lebih nyaman karna baru juga besar juga iya. Tidak pada mau pakai angkutan kota meskipun <i>Trans</i> sudah penuh mereka mau desak-desakan. <i>Ojek online</i> juga itu.
--	--

<b>Nama</b>	<b>Ed</b>
<b>Alamat</b>	<b>Karang Pucung rt 03 rw 06, Purwokerto Selatan.</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>28 Juli 2024 pukul 13.45 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Perempatan Taman Andangpangrenan</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 15 tahunan.
Pertanyaan	Berarti masih dapat subsidi bensin yah bapak?
Jawaban	Bensin dapet, cuma harus pakai barkode. Kalau tidak pake itu nanti ga dilayani.
Pertanyaan	Bapak sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Ini cerita dahulu yah, kalau pakai plang kan dari pagi sampai sore kan sama menempuh jaluri itu atau yang sama. Misal angkutan B1 dari pagi sampai sore pakai B1. Orang saja sepi penumpang. Kalau samisal jalur sepi apa seharian tetap disitu, sedangkan tidak ada penumpang. Untuk prihal pelepasan plang keman-mana boleh. Seperti saya supir otomatis mbentang dari jalur utama yah. Otomatis kan lebih jauh atau gimananya nanti dibuat kesepakatan antara supir dan penumpang. Efektifnya kalau pakai pang malah jadi bebas dengan kondisi seperti ini. tidak terikat. Kalau pakai plang yang jelas kondisi seperti ini tidak menghasilkan. Terutama jalur-jalur yang sepi itu dari pagi sampai sore tidak ada penumpang tapi tetap dilakukan ya boros bahan bakar. Bener-bener sepi banget, terkadang sehari dapat cuma berapalah mba, contoh ini baru narik 2 kali. Baru data 5 orang. Termasuk yang mau naik itu membuat kesepakatan mau kemana begitu. Contoh begini, dari sini mau ke Unsoed dimintai Rp. 10.000,00 itu tidak mau ya sudah mereka mikir mending ikut yang lain saja yang nyaman di banding naik angkutan.
Pertanyaan	Bapak ini mobil miik pribadi atau ikut orang (menyewa)?

Jawaban	Milik pribadi ya sama, milik orang ya sama. Perbandingannya itu kalau milik pribadi tidak mikir setoran. Kalau ikut orang kan di bagi menjadi 3 bahkan 4 itu pendapatannya dibagi menjadi berapa begitulah. Itu kalau milik sendiri resikonya kalau ada kerusakan ditanggung sendiri
Pertanyaan	Belum lagi setoran ritribusi k ekopata yah bapak?
Jawaban	Iya, sekarang Rp. 60.000,00, kalau segitu cara kerjanya saja tidak ada. Belum lagi adanya transportasi lain. Sebenarnya si mampu sehari nyisihin 2 ribu perhari tapi kan praktiknya susah banget. Cari penumpangnya aja sudah susah. Ketambah itu transportasi lain kaya ojek <i>online</i> yang anda, misal keliatanya mobil pribadi padahal dia mengangkut penumpang jadi pesaingnya banyak banget. Kemudian pemerintah daerah atau yang lain yang mengurus angkutan kota itu tidak ada gerakannya agar angkutan kota lebih maju atau bagaimana begitulah sekarang dari pihak pengelola sudah tidak mau tahu. Jadi ada apa-apa ya sendiri. Jalan sendiri.

<b>Nama</b>	<b>Amd</b>
<b>Alamat</b>	<b>Pandak</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Kebon Dalem</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 10 tahunan.
Pertanyaan	Pendapatan dahulu sama sekarang ada perbedaannya tidak ya bapak?
Jawaban	Menurun drastic semenjak covid-19. Kadang buat setoran saja kita pada kesusahan.
Pertanyaan	Untuk kopata itu ya bapak?
Jawaban	Iya mba.
Pertanyaan	Itu berapa untuk setor ke kopata?
Jawaban	Sekarang Rp. 60.000 kalau dahulu seharusnya Rp. 10.000. tapi itu kan masih banyak pendapatannya kit amba.
Pertanyaan	Itu pendapatan perharinya berapa bapak?
Jawaban	Ya kalau dahulu Rp. 200.000 udah bersih, sudah beli bensin, setoran kopata, setoran bos dan lain-lain. Sekarang Rp. 50.000 bersih itu sangat jarang.
Pertanyaan	Berarti ini mobil milik orang lain (menyewa)
Jawaban	Iya, ikut orang (menyewa) setorannya setiap hari.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak

	tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Banyak mba, penumpangnya pada bingung. Tapi mungkin saat ini penumpang sudah pada paham. Istilahnya kaya grap moda by request. Kemanapun bisa asalkan menyepakati kesepakatan Bersama antara jasa angkutan dan upah. Sekarang penumpangnya tidak ada, kemudian <i>ojol</i> itu sesuai aplikasi langsung ke arah tujuan. Ya kita menyesuaikan mereka. Penumpang sekarang terutama anak-anak sekolah pada sudah tidak mau juga ya kalau ada mereka lebih meilih <i>ojol</i> dibanding angkutan kota. <i>Trans</i> juga jadi saingan kita. Dahulu kan belum banyak transportasi jadi masih stabil. Ini juga ada kebijakan dari kopata untuk memasang plang kembai. Ini istilahnya kan belum stabil, armadanya juga berkurang.
Pertanyaan	Masa berlakunya ritribusi kendaraanya masih berarti ya bapak?
Jawaban	Masih, ini kan masih banyak yang sedang proses peremajaan. Kala dibawah 2003 kebbawah itu sudah tidak dapat subsidi, jadi nanti mobil itu milik pribadi. Ini kan maunya supir-supir kan dapet subsidi biar bisa jalan. Sekarang kalau peremajaan tidak mampu, dilihat dari pendapatannya itu jauh. Untuk biaya kehidupan sehari-hari, untuk keluarga biasanya tidak mencukupi.
Pertanyaan	Paling pendapatannya paling banyak ketika ada rombongan-rombongan?
Jawaban	Iya paling andalannya ya seperti itu.
Pertanyaan	Sama anak sekolah juga yah bapak?
Jawaban	Itu dahulu sekarang anak sekolah sekarang malah jarang, kebanyakan antar jemput orang tuanya, naik grap, <i>trans</i> . Itu paling banyak anak sekolah itu malah dari UIN Saizu soalnya banyak yang mondok, tidak bawa sepeda motor kan larinya ke angkutan. Kaya kemarin dari pondok ath Thohiriyah 68 anak pakai angkutan. Kita juga menawarkan para santri kalau butuh tinggal telfon saja. Itu si alhamdulillahnya banyak mahasiswa UIN Saizu yang menyantri terus pondoknya ada yang memperketat aturan terkait pembatasan santri bawa kendaraan. Itu sangat membantu perekonomian supir. Angkutan banyak yang kepakai jasanya. Beda sama mahasiswa kampus lain selain UIN yang ada di Purwokerto. Mungkin mereka rata-rata punya kendaraan masing. Terus edikit yang mondok jadi tidak ada peraturan terkait pembatasan boleh tidaknya bawa kendaraan.
Pertanyaan	Itu biasanya bayarnya berapa?
Jawaban	Rp. 4.000 untuk mahasiswa, kalau penumpang dewasa Rp. 5.000-10.000 tergantung spekulasi jarak tempuh.
Pertanyaan	Ada tidak si persaingan antar supir terkait pembebasan in ikan jalurnya lebih meluas.

Jawaban	Awal-awa ada kaya tidak biasa disini. Tapi lama-lama kita sudah saling menyadari. Justru paling banyak cekcok ketika ada plang. Ya jangan terlalulah. Kemudina supir-supir juga tidak sembarangan asal melepas tapi sudah ada kebijakan dari dishub, kopata. Jadi istilahnya sepi jadi kasihan kemudian dibebaskan. Nanti kalau di pasang kembali malah jadi tambah tidak mau jalan kalau jaman sekarang.
---------	---

<b>Nama</b>	<b>Str</b>
<b>Alamat</b>	<b>Bobosan</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Kebon Dalem</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 10 tahunan.
Pertanyaan	Pendapatan dahulu sama sekarang ada perbedaannya tidak ya bapak?
Jawaban	Menurun drastic semenjak covid-19. Kadang buat setoran saja kita pada kesusahan.
Pertanyaan	Untuk kopata itu ya bapak?
Jawaban	Iya mba.
Pertanyaan	Itu berapa untuk setor ke kopata?
Jawaban	Sekarang Rp. 60.000 kalau dahulu seharusnya Rp. 10.000. tapi itu kan masih banyak pendapatannya kit amba.
Pertanyaan	Itu pendapatan perharinya berapa bapak?
Jawaban	Ya kalau dahulu Rp. 200.000 udah bersih, sudah beli bensin, setoran kopata, setoran bos dan lain-lain. Sekarang Rp. 50.000 bersih itu sangat jarang.
Pertanyaan	Berarti ini mobil milik orang lain (menyewa)
Jawaban	Iya, ikut orang (menyewa) setorannya setiap hari.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Banyak mba, penumpangnya pada bingung. Tapi mungkin sat ini penumpang sudah pada paham. Istilahnya kaya grap moda by request. Kemanapun bisa asalkan menyepakati kesepakatan Bersama antara jasa angkutan dan upah. Sekarang penumpangnya tidak ada, kemudian <i>ojol</i> itu sesuai aplikasi langsung kea rah tujuan. Ya kita menyesuaikan mereka. Penumpang sekarang terutama anak-anak sekolah pada sudah tidak mau juga ya kalau ada mereka lebih meilih <i>ojol</i> dibanding angkutan kota. <i>Trans</i> juga jadi saingan kita. Dahulu kan belum

	banyak transportasi jadi masih stabil. Ini juga ada kebijakan dari kopata untuk memasangkan plang kembai. Ini istilahnya kan belum stabil, armadanya juga berkurang.
Pertanyaan	Masa berlakunya ritribusi kendaraanya masih berarti ya bapak?
Jawaban	Masih, ini kan masih banyak yang sedang proses peremajaan. Kala dibawah 2003 ke bawah itu sudah tidak dapat subsidi, jadi nanti mobil itu milik pribadi. Ini kan maunya supir-supir kan dapat subsidi biar bisa jalan. Sekarang kalau peremajaan tidak mampu, dilihat dari pendapatannya itu jauh. Untuk biaya kehidupan sehari-hari, untuk keluarga biasanya tidak mencukupi.
Pertanyaan	Paling pendapatannya paling banyak ketika ada rombongan-rombongan?
Jawaban	Iya paling andalannya ya seperti itu.
Pertanyaan	Sama anak sekolah juga yah bapak?
Jawaban	Itu dahulu sekarang anak sekolah sekarang malah jarang, kebanyakan antar jemput orang tuanya, naik grap, <i>trans</i> . Itu paling banyak anak sekolah itu malah dari UIN Saizu soalnya banyak yang mondok, tidak bawa sepeda motor kan larinya ke angkutan. Kaya kemarin dari pondok ath Thohiriyah 68 anak pakai angkutan. Kita juga menawarkan para santri kalau butuh tinggal telfon saja. Itu si alhamdulillahnya banyak mahasiswa UIN Saizu yang menyantri terus pondoknya ada yang memperketat aturan terkait pembatasan santri bawa kendaraan. Itu sangat membantu perekonomian supir. Angkutan banyak yang kepakai jasanya. Beda sama mahasiswa kampus lain selain UIN yang ada di Purwokerto. Mungkin mereka rata-rata punya kendaraan masing. Terus edikit yang mondok jadi tidak ada peraturan terkait pembatasan boleh tidaknya bawa kendaraan.
Pertanyaan	Itu biasanya bayarnya berapa?
Jawaban	Rp. 4.000 untuk mahasiswa, kalau penumpang dewasa Rp. 5.000-10.000 tergantung spekulasi jarak tempuh.
Pertanyaan	Ada tidak si persaingan antar supir terkait pembebasan in ikan jalurnya lebih meluas.
Jawaban	Awal-awal ada kaya tidak biasa disini. Tapi lama-lama kita sudah saling menyadari. Justru paling banyak cekcok ketika ada plang. Ya jangan terlalulah. Kemudina supir-supir juga tidak sembarangan asal melepas tapi sudah ada kebijakan dari dishub, kopata. Jadi istilahnya sepi jadi kasihan kemudian dibebaskan. Nanti kalau di pasang kembali malah jadi tambah tidak mau jalan kalau jaman sekarang.
<b>Nama</b>	<b>Nv</b>
<b>Alamat</b>	<b>Kutasari</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Kebon Dalem</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?

Jawaban	Sudah lama 10 tahunan.
Pertanyaan	Pendapatan dahulu sama sekarang ada perbedaannya tidak ya bapak?
Jawaban	Menurun drastic semenjak covid-19. Kadang buat setoran saja kita pada kesusahan.
Pertanyaan	Untuk kopata itu ya bapak?
Jawaban	Iya mba.
Pertanyaan	Itu berapa untuk setor ke kopata?
Jawaban	Sekarang Rp. 60.000 kalau dahulu seharusnya Rp. 10.000. tapi itu kan masih banyak pendapatannya kit amba.
Pertanyaan	Itu pendapatan perharinya berapa bapak?
Jawaban	Ya kalau dahulu Rp. 200.000 udah bersih, sudah beli bensin, setoran kopata, setoran bos dan lain-lain. Sekarang Rp. 50.000 bersih itu sangat jarang.
Pertanyaan	Berarti ini mobil milik orang lain (menyewa)
Jawaban	Iya, ikut orang (menyewa) setorannya setiap hari.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negatif bagi bapak?
Jawaban	Banyak mba, penumpangnya pada bingung. Tapi mungkin sat ini penumpang sudah pada paham. Istilahnya kaya grap moda by request. Kemanapun bisa asalkan menyepakati kesepakatan Bersama antara jasa angkutan dan upah. Sekarang penumpangnya tidak ada, kemudian <i>ojol</i> itu sesuai aplikasi langsung kea rah tujuan. Ya kita menyesuaikan mereka. Penumpang sekarang terutama anak-anak sekolah pada sudah tidak mau juga ya kalau ada mereka lebih meilih <i>ojol</i> dibanding angkutan kota. <i>Trans</i> juga jadi saingan kita. Dahulu kan belum banyak transportasi jadi masih stabil. Ini juga ada kebijakan dari kopata untuk memasangkan plang kembai. Ini istilahnya kan belum stabil, armadanya juga berkurang.
Pertanyaan	Masa berlakunya ritribusi kendaraanya masih berarti ya bapak?
Jawaban	Masih, ini kan masih banyak yang sedang proses peremajaan. Kala dibawah 2003 ke bawah itu sudah tidak dapat subsidi, jadi nanti mobil itu milik pribadi. Ini kan maunya supir-supir kan dapet subsidi biar bisa jalan. Sekarang kalau peremajaan tidak mampu, dilihat dari pendapatannya itu jauh. Untuk biaya kehidupan sehari-hari, untuk keuarga biasanya tidak mencukupi.
Pertanyaan	Paling pendapatanya paling banyak ketika ada rombongan-rombongan?
Jawaban	Iya paling andalannya ya seperti itu.

Pertanyaan	Sama anak sekolah juga yah bapak?
Jawaban	Itu dahulu sekarang anak sekolah sekarang malah jarang, kebanyakan antar jemput orang tuanya, naik grap, <i>trans</i> . Itu paling banyak anak sekolah itu malah dari UIN Saizu soalnya banyak yang mondok, tidak bawa sepeda motor kan larinya ke angkutan. Kaya kemarin dari pondok ath Thohiriyah 68 anak pakai angkutan. Kita juga menawarkan para santri kalau butuh tinggal telfon saja. Itu si alhamdulillahnya banyak mahasiswa UIN Saizu yang menyantri terus pondoknya ada yang memperketat aturan terkait pembatasan santri bawa kendaraan. Itu sangat membantu perekonomian supir. Angkutan banyak yang kepakai jasanya. Beda sama mahasiswa kampus lain selain UIN yang ada di Purwokerto. Mungkin mereka rata-rata punya kendaraan masing. Terus edikit yang mondok jadi tidak ada peraturan terkait pembatasan boleh tidaknya bawa kendaraan.
Pertanyaan	Itu biasanya bayarnya berapa?
Jawaban	Rp. 4.000 untuk mahasiswa, kalau penumpang dewasa Rp. 5.000-10.000 tergantung spekulasi jarak tempuh.
Pertanyaan	Ada tidak si persaingan antar supir terkait pembebasan in ikan jalurnya lebih meluas.
Jawaban	Awal-awal ada kaya tidak biasa disini. Tapi lama-lama kita sudah saling menyadari. Justru paling banyak cekcok ketika ada plang. Ya jangan terlalulah. Kemudina supir-supir juga tidak sembarangan asal melepas tapi sudah ada kebijakan dari dishub, kopata. Jadi istilahnya sepi jadi kasihan kemudian dibebaskan. Nanti kalau di pasang kembali malah jadi tambah tidak mau jalan kalau jaman sekarang.

<b>Nama</b>	<b>Smt</b>
<b>Alamat</b>	<b>Karang Tengah</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Kebon Dalem</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 10 tahunan.
Pertanyaan	Pendapatan dahulu sama sekarang ada perbedaannya tidak ya bapak?
Jawaban	Menurun drastic semenjak covid-19. Kadang buat setoran saja kita pada kesusahan.
Pertanyaan	Untuk kopata itu ya bapak?
Jawaban	Iya mba.
Pertanyaan	Itu berapa untuk setor ke kopata?
Jawaban	Sekarang Rp. 60.000 kalau dahulu seharusnya Rp. 10.000. tapi itu kan masih banyak pendapatannya kit amba.
Pertanyaan	Itu pendapatan perharinya berapa bapak?

Jawaban	Ya kalau dahulu Rp. 200.000 udah bersih, sudah beli bensin, setoran kopata, setoran bos dan lain-lain. Sekarang Rp. 50.000 bersih itu sangat jarang.
Pertanyaan	Berarti ini mobil milik orang lain (menyewa)
Jawaban	Iya, ikut orang (menyewa) setorannya setiap hari.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Banyak mba, penumpangnya pada bingung. Tapi mungkin sat ini penumpang sudah pada paham. Istilahnya kaya grap moda by request. Kemanapun bisa asalkan menyepakati kesepakatan Bersama antara jasa angkutan dan upah. Sekarang penumpangnya tidak ada, kemudian <i>ojol</i> itu sesuai aplikasi langsung kea rah tujuan. Ya kita menyesuaikan mereka. Penumpang sekarang terutama anak-anak sekolah pada sudah tidak mau juga ya kalau ada mereka lebih meilih <i>ojol</i> dibanding angkutan kota. <i>Trans</i> juga jadi saingan kita. Dahulu kan belum banyak transportasi jadi masih stabil. Ini juga ada kebijakan dari kopata untuk memasangkan plang kembai. Ini istilahnya kan belum stabil, armadanya juga berkurang.
Pertanyaan	Masa berlakunya ritribusi kendaraanya masih berarti ya bapak?
Jawaban	Masih, ini kan masih banyak yang sedang proses peremajaan. Kala dibawah 2003 kebbawah itu sudah tidak dapat subsidi, jadi nanti mobil itu milik pribadi. Ini kan maunya supir-supir kan dapet subsidi biar bisa jalan. Sekarang kalau peremajaan tidak mampu, dilihat dari pendapatannya itu jauh. Untuk biaya kehidupan sehari-hari, untuk keuarga biasanya tidak mencukupi.
Pertanyaan	Paling pendapatanya paling banyak ketika ada rombongan-rombongan?
Jawaban	Iya paling andalannya ya seperti itu.
Pertanyaan	Sama anak sekolah juga yah bapak?
Jawaban	Itu dahulu sekarang anak sekolah sekarang malah jarang, kebanyakan antar jemput orang tuanya, naik grap, <i>trans</i> . Itu paling banyak anak sekolah itu malah dari UIN Saizu soalnya banyak yang mondok, tidak bawa sepeda motor kan larinya ke angkutan. Kaya kemarin dari pondok ath Thohiriyah 68 anak pakai angkutan. Kita juga menawarkan para santri kalau butuh tinggal telfon saja. Itu si alhamdulillahnya banyak mahasiswa UIN Saizu yang menyantri terus pondoknya ada yang memperketat aturan terkait pembatasan santri bawa kendaraan. Itu sangat membantu perekonomian supir. Angkutan banyak yang kepakai jasanya. Beda sama mahasiswa kampus lain selain

	UIN yang ada di Purwokerto. Mungkin mereka rata-rata punya kendaraan masing. Terus edikit yang mondok jadi tidak ada peraturan terkait pembatasan boleh tidaknya bawa kendaraan.
Pertanyaan	Itu biasanya bayarnya berapa?
Jawaban	Rp. 4.000 untuk mahasiswa, kalau penumpang dewasa Rp. 5.000-10.000 tergantung spekulasi jarak tempuh.
Pertanyaan	Ada tidak si persaingan antar supir terkait pembebasan in ikan jalurnya lebih meluas.
Jawaban	Awal-awal ada kaya tidak biasa disini. Tapi lama-lama kita sudah saling menyadari. Justru paling banyak cekcok ketika ada plang. Ya jangan terlalulah. Kemudina supir-supir juga tidak sembarangan asal melepas tapi sudah ada kebijakan dari dishub, kopata. Jadi istilahnya sepi jadi kasihan kemudian dibebaskan. Nanti kalau di pasang kembali malah jadi tambah tidak mau jalan kalau jaman sekarang.

<b>Nama</b>	<b>Pr</b>
<b>Alamat</b>	<b>Grendeng</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 12.11 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pasar Kebon Dalem</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 10 tahunan.
Pertanyaan	Pendapatan dahulu sama sekarang ada perbedaannya tidak ya bapak?
Jawaban	Menurun drastic semenjak covid-19. Kadang buat setoran saja kita pada kesusahan.
Pertanyaan	Untuk kopata itu ya bapak?
Jawaban	Iya mba.
Pertanyaan	Itu berapa untuk setor ke kopata?
Jawaban	Sekarang Rp. 60.000 kalau dahulu seharusnya Rp. 10.000. tapi itu kan masih banyak pendapatannya kit amba.
Pertanyaan	Itu pendapatan perharinya berapa bapak?
Jawaban	Ya kalau dahulu Rp. 200.000 udah bersih, sudah beli bensin, setoran kopata, setoran bos dan lain-lain. Sekarang Rp. 50.000 bersih itu sangat jarang.
Pertanyaan	Berarti ini mobil milik orang lain (menyewa)
Jawaban	Iya, ikut orang (menyewa) setorannya setiap hari.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?

Jawaban	Banyak mba, penumpangnya pada bingung. Tapi mungkin sat ini penumpang sudah pada paham. Istilahnya kaya grap moda by request. Kemanapun bisa asalkan menyepakati kesepakatan Bersama antara jasa angkutan dan upah. Sekarang penumpangnya tidak ada, kemudian <i>ojol</i> itu sesuai aplikasi langsung kea rah tujuan. Ya kita menyesuaikan mereka. Penumpang sekarang terutama anak-anak sekolah pada sudah tidak mau juga ya kalau ada mereka lebih meilih <i>ojol</i> dibanding angkutan kota. <i>Trans</i> juga jadi saingan kita. Dahulu kan belum banyak transportasi jadi masih stabil. Ini juga ada kebijakan dari kopata untuk memasang plang kembai. Ini istilahnya kan belum stabil, armadanya juga berkurang.
Pertanyaan	Masa berlakunya ritribusi kendaraanya masih berarti ya bapak?
Jawaban	Masih, ini kan masih banyak yang sedang proses peremajaan. Kala dibawah 2003 kebbawah itu sudah tidak dapat subsidi, jadi nanti mobil itu milik pribadi. Ini kan maunya supir-supir kan dapet subsidi biar bisa jalan. Sekarang kalau peremajaan tidak mampu, dilihat dari pendapatannya itu jauh. Untuk biaya kehidupan sehari-hari, untuk keuarga biasanya tidak mencukupi.
Pertanyaan	Paling pendapatannya paling banyak ketika ada rombongan-rombongan?
Jawaban	Iya paling andalannya ya seperti itu.
Pertanyaan	Sama anak sekolah juga yah bapak?
Jawaban	Itu dahulu sekarang anak sekolah sekarang malah jarang, kebanyakan antar jemput orang tuanya, naik grap, <i>trans</i> . Itu paling banyak anak sekolah itu malah dari UIN Saizu soalnya banyak yang mondok, tidak bawa sepeda motor kan larinya ke angkutan. Kaya kemarin dari pondok ath Thohiriyah 68 anak pakai angkutan. Kita juga menawarkan para santri kalau butuh tinggal telfon saja. Itu si alhamdulillahnya banyak mahasiswa UIN Saizu yang menyantri terus pondoknya ada yang memperketat aturan terkait pembatasan santri bawa kendaraan. Itu sangat membantu perekonomian supir. Angkutan banyak yang kepakai jasanya. Beda sama mahasiswa kampus lain selain UIN yang ada di Purwokerto. Mungkin mereka rata-rata punya kendaraan masing. Terus edikit yang mondok jadi tidak ada peraturan terkait pembatasan boleh tidaknya bawa kendaraan.
Pertanyaan	Itu biasanya bayarnya berapa?
Jawaban	Rp. 4.000 untuk mahasiswa, kalau penumpang dewasa Rp. 5.000-10.000 tergantung spekulasi jarak tempuh.
Pertanyaan	Ada tidak si persaingan antar supir terkait pembebasan in ikan jalurnya lebih meluas.
Jawaban	Awal-awal ada kaya tidak biasa disini. Tapi lama-lama kita sudah saling menyadari. Justru paling banyak cekcok ketika ada plang. Ya jangan terlalulah. Kemudina supir-supir juga tidak

	sembarangan asal melepas tapi sudah ada kebijakan dari dishub, kopata. Jadi istilahnya sepi jadi kasihan kemudian dibebaskan. Nanti kalau di pasang kembali malah jadi tambah tidak mau jalan kalau jaman sekarang.
--	---

<b>Nama</b>	<b>Ysr</b>
<b>Alamat</b>	<b>Leduk</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 14.20 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Depan Rs. Margono</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 25 tahun mulai Suharto lengser.
Pertanyaan	Berarti ini tahun terakhir ritribusi ya bapak?
Jawaban	Iya niatnya mau peremajaan kalau bisa kalau tidak ya pensiun.
Pertanyaan	Biasanya peremajaan berapa bapak?
Jawaban	Ya kalau mobil scound datang dari Jakarta sudah lama kemudian sudah di cat biasanya Rp. 50.000.000 kurang lebih. Kita jelas tidak mampu jelas sudah angkat tangan.
Pertanyaan	Pendapatan sekarang berapa biasanya bapak?
Jawaban	Jangan ditanya aduh, sekarang Rp. 100.000 itu pendapatan kotor. Buat bensin, makan dan bayar kopata. Kalau duu bisa Rp. 300.000 itu bisa uang bersih. Paling sekarang andalannya carteran mau kondangan atau liburan paling ketutupnya kaya gitu. Sekarang anak sekolah sekarang jarang tidak serame dahulu. Paling cuma 1 angkutan itu kalau dapat. Anak sekolah SD antar jemput biasanya, SMP-SMA naik motor sendiri atau pakenya <i>ojol</i> .
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Ada bagus nya si ada, jadi kita tidak terikat, tidak cuma satu arah doang, tapi ya resikonya bahan bakar kalau bebas. Sekarang kita muter bensinya habis yakan begitu. Kalau disini paling dapat Rp. 10.000-Rp. 20.000.
Pertanyaan	Biasanya rutenya kemana aja bapak?
Jawaban	Ya tergantung penumpang kalau arah sini berhetiny disini ya mangkal disini.
Pertanyaan	Berarti dampak positif tidak terikat, dampak negatifnya habisin bahan bakar.
Jawaban	Iya bener banget.

<b>Nama</b>	<b>Hr</b>
<b>Alamat</b>	<b>Karang Klesem</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 14.20 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Depan Rs. Margono</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 25 tahun mulai Suharto lengser.
Pertanyaan	Berarti ini tahun terakhir ritribusi ya bapak?
Jawaban	Iya niatnya mau peremajaan kalau bisa kalau tidak ya pensiun.
Pertanyaan	Biasanya peremajaan berapa bapak?
Jawaban	Ya kalau mobil scound datang dari Jakarta sudah lama kemudian sudah di cat biasanya Rp. 50.000.000 kurang lebih. Kita jelas tidak mampu jelas sudah angkat tangan.
Pertanyaan	Pendapatan sekarang berapa biasanya bapak?
Jawaban	Jangan ditanya aduh, sekarang Rp. 100.000 itu pendapatan kotor. Buat bensin, makan dan bayar kopata. Kalau duu bisa Rp. 300.000 itu bisa uang bersih. Paling sekarang andalannya carteran mau kondangan atau liburan paling ketutupnya kaya gitu. Sekarang anak sekolah sekarang jarang tidak serame dahulu. Paling cuma 1 angkutan itu kalau dapat. Anak sekolah SD antar jemput biasanya, SMP-SMA naik motor sendiri atau pakenya <i>ojol</i> .
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Ada bagus nya si ada, jadi kita tidak terikat, tidak cuma satu arah doang, tapi ya resikonya bahan bakar kalau bebas. Sekarang kita muter bensinya habis yakan begitu. Kalau disini paling dapat Rp. 10.000-Rp. 20.000.
Pertanyaan	Biasanya rutenya kemana aja bapak?
Jawaban	Ya tergantung penumpang kalau arah sini berhetiny disini ya mangkal disini.
Pertanyaan	Berarti dampak positif tidak terikat, dampak negatifnya habisin bahan bakar.
Jawaban	Iya bener banget.
<b>Nama</b>	<b>AR</b>
<b>Alamat</b>	<b>Rejasari</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 10.20 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Depan SMK 3 Purwokerto</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 20 tahun.
Pertanyaan	Berarti tahun terakhir dapat subsidi bapak?
Jawaban	Iya

Pertanyaan	Berarti peremajaan lagi?
Jawaban	Iya dengar-dengar mau di perpanjang lagi jadi 25 Tahun atau bagaimana gitu. Kan tahun tua harus diganti. Cuma di permudah kir, pajak.
Pertanyaan	Pendapatan perhari dapat berapa bapak?
Jawaban	Pasang surut mbak, tidak menentu. Rp. 100.000 kebawah. Buat bensin saja masih kesusahan. Paling mengandalkan anak sekolah sama rombongan. Lah ini paing Cuma nongkrong sambil menunggu anak sekolah pulang.
Pertanyaan	Kalau terkait tarif itu berapa bapak?
Jawaban	Rp. 5.000 penumpang dewasa, kalau pelajar Rp. 2.000, Rp. 3.000, Rp. 4.000 tergantung. Itu saja juga kadang jarang ada yang naik.
Pertanyaan	Apa yang paling menghambat untuk saat ini bapak?
Jawaban	Paling itu transportasi baru lain.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Kalau dipasang lagi lebih susah jalan kita para supir angkutan. Penumpangnya pada lari ke ojol.
Pertanyaan	Berarti itu positifnya tidak terikat.
Jawaban	Iya sekarang kita kemana-mana dianter, kalau dulu harus sesuai trayek. Tergantung penumpang dan juga upahnya pas. Intinya adanya pandemi terus datangnya Trans pengaruh besar. Sebelumnya juga adanya ojol
Pertanyaan	Ini mobil pribadi tau ikut orang?
Jawaban	Mobil orang (menyewa)
Pertanyaan	Berarti pendapatanya juga di bagi untuk menyewa juga ya bapak?
Jawaban	Iya benar.
Pertanyaan	Lah itu system setorannya ada patokannya tidak bapak?
Jawaban	Standar bebas. Itu mba dari 300 unit tinggal kurang dari 100 unit yang jalan. Sekarang modelnya blok-blokan. Ya seperti ada pangkalan di Pasar Pon sendiri, Kebon Dalem sendiri-sendiri.
Pertanyaan	Berarti mengandalkan rombongan sama anak SMP yah bapak?
Jawaban	Iya itu saja sedikit. Hanya pulanginya saja, soalnya kalau paginya biasanya di antar si. Beda banget sekarang sama yang dahulu.

<b>Nama</b>	<b>Yt</b>
<b>Alamat</b>	<b>Karangmangu</b>

<b>Hari/tanggal</b>	<b>31 Agustus 2024 pukul 10.20 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Depan SMK 3 Purwokerto</b>
Pertanyaan	Mulai kapan bapak beroperasi?
Jawaban	Sudah lama 20 tahun.
Pertanyaan	Berarti tahun terakhir dapat subsidi bapak?
Jawaban	Iya
Pertanyaan	Berarti peremajaan lagi?
Jawaban	Iya dengar-dengar mau di perpanjang lagi jadi 25 Tahun atau bagaimana gitu. Kan tahun tua harus diganti. Cuma di permudah kir, pajak.
Pertanyaan	Pendapatan perhari dapat berapa bapak?
Jawaban	Pasang surut mbak, tidak menentu. Rp. 100.000 kebawah. Buat bensin saja masih kesusahan. Paling mengandalkan anak sekolah sama rombongan. Lah ini paing Cuma nongkrong sambil menungu anak sekolah pulang.
Pertanyaan	Kalau terkait tarif itu berapa bapak?
Jawaban	Rp. 5.000 penumpang dewasa, kalau pelajar Rp. 2.000, Rp. 3.000, Rp. 4.000 tergantung. Itu saja juga kadang jarang ada yang naik.
Pertanyaan	Apa yang paling menghambat untuk saat ini bapak?
Jawaban	Paling itu transportasi baru lain.
Pertanyaan	Bapak dahulu ada peraturan terkait pemasanganplang/stiker/papan informasi tujuan trayek. Kemudian sekarang kan sudah ada kebijakan baru terkait pelepasan plang/stiker/papan informasi arah tujuan trayek sejak tahun 2019 sebelum bapak beroperasi. Menurut pendapat bapak itu ada dampak positifnya atau negative bagi bapak?
Jawaban	Kalau dipasang lagi lebih susah jalan kita para supir angkutan. Penumpangnya pada lari ke <i>ojol</i> .
Pertanyaan	Berarti itu positifnya tidak terikat.
Jawaban	Iya sekarang kita kemana-mana dianter, kalau dulu harus sesuai trayek. Tergantung penumpang dan juga upahnya pas. Intinya adanya pandemi terus datangnya Trans pengaruh besar. Sebelumnya juga adanya <i>ojol</i>
Pertanyaan	Ini mobil pribadi tau ikut orang?
Jawaban	Mobil orang (menyewa)
Pertanyaan	Berarti pendapatanya juga di bagi untuk menyewa juga ya bapak?
Jawaban	Iya benar.
Pertanyaan	Lah itu system setorannya ada patokannya tidak bapak?
Jawaban	Standar bebas. Itu mba dari 300 unit tinggal kurang dari 100 unit yang jalan. Sekarang modelnya blok-blok. Ya seperti ada pangkalan di Pasar Pon sendiri, Kebon Dalem sendiri-sendiri.
Pertanyaan	Berarti mengandalkan rombongan sama anak SMP yah bapak?

Jawaban	Iya itu saja sedikit. Hanya pulanginya saja, soalnya kalau paginya biasanya di antar si. Beda banget sekarang sama yang dahulu.
---------	---

<b>Nama</b>	<b>Sr</b>
<b>Alamat</b>	<b>Kedung Randu</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>21 Mei 2024 pukul 10.30 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Kantor Kopata Purwokerto</b>
Pertanyaan	Bapak izin bertanya terkait angkutan. dahulukan angkutan kota ada nomor angka yang sesuai jalur atau papan informasi, terus kemudian sekarang tidak ada? Kemudian modal penarikannya sesuai request penumpang?
Jawaban	Begini, kan ada jalur A, jalur B, jalur C, kita ambil contoh misal jalur B yang muter jalur Unsoed ke sana, nah misalnya ada penumpang dari alun-alun ke Unsoed terus ada penumpang lain yang turun di Griya Tri misal gitu lah terus yang ditanyakan apa?
Pertanyaan	Terkadang Itu pak ada penumpang yang naik dahulu tapi diturunkan yang lebih didahulukan. akan tetapi itu sebenarnya tidak sesuai jalur tapi karena mungkin dekat jadi turunnin dulu tapi aslinya tidak sejalur. Jadi diputer-puterin terlebih dahulu.
Jawaban	Karena itu jalurnya angkutan kota kan misal tidak sesuai jalur? jadi karena kemarin itu ada covid 19 jadi jalur sementara dibebaskan, nanti akan kembali lagi, di depan lagi, disesuaikan lagi sesuai jalur. Artinya nanti akan dipasang kembali papan stiker informasi tujuan trayek. Sesuai jalur A, B, C. Jadi misalkan penumpang 1 naik dari arah Tanjung ke Unsoed, penumpang 2 naik dari Sawangan ke arah UIN, ada penumpang 3 naik lagi dari arah Sawangan ke Gayatri. Apakah penumpang 1 dan 2 diturunkan dahulu? kan jalurnya kelewatan otomatis diturunkan terlebih dahulu penumpang 3.
Pertanyaan	Jadi misalnya begini bapak, misalnya jalurnya itu kayak berjauhan terus berlawanan begitu bapak.
Jawaban	Berjauhan/perlawanan misalnya. A Tujuannya ke unsur kemudian B ke Dukuhwaluh. Kalau bukan jalurnya tidak naik past Naiknya di Jalan Dukuh waluh Kamu naik dari jalur B turun di Unsoed kemudian penumpang kedua turun di Dukuh waluh ( Bapak saya minta diantarkan ke toko waluh ya! bisa tidak saya diantarkan ke sana!. sopirnya ternyata mau nanti tanya lagi mau dikasih berapa mau sanggupin berapa? biasanya dikasih 4000 5000 karena di luar jalur ini kamu kasih Rp10.000 tapi tetap diutamakan di jalur itu jadi mendahulukan yang sejalur dahulu baru request-an. Intinya tetap sesuai jalur semisal ada yang beda jalur (request-an penumpang), tetap diutamakan mengantarkan penumpang yang sesuai jalur kemudian

	mengantarkan penumpang yang beda jalur tersebut harus menerima risiko. Penumpang tersebut diturunkan paling akhir.
Pertanyaan	Terus kenapa papan informasi tujuan trayek itu dilepas?
Jawaban	Itu sementara pulangnya dilepas, nanti dipasang kembali. Ini juga dalam rangka penertiban juga karena kondisinya angkutan kota sudah berkurang. Sehingga nanti disesuaikan dengan plang dan jalurnya yang dulu jalur B misal 20 sekarang jadi 15 karena berkurangnya Armada.
Pertanyaan	Jumlah armada angkutan sekarang berapa bapak?
Jawaban	Dahulu ada 294 unit. Namun yang beroperasi sekarang.kurang lebih 100 unit.
Pertanyaan	Itu ada target setoran tidak ?
Jawaban	Oh tidak, sekarang tidak ada target setoran karena kondisi penumpang seperti ini. Kalau pendapatannya banyak ya setorannya lumayan, tapi kalau sedikit malah terkadang tidak setor sama sekali.
Pertanyaan	Lah itu gimana bapak?
Jawaban	Mereka menentukan sendiri.

<b>Nama</b>	<b>AS</b>
<b>Alamat</b>	<b>Pasir Wetan</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>19 Juli 2024 pukul 10.00 wib s/d selesai.</b>
<b>Tempat</b>	<b>Kantor Kopata Purwokerto</b>
Pertanyaan	Izin bertanya terkait kebijakan pembebasan jalur angkutan kota di Purwokerto bapak?
Jawaban	Itu terkait pembebasan jalur sebenarnya kayak begini yang terpenting jalan saja menurut Dishub dan yang penting jalan.
Pertanyaan	Berarti itu ada peraturannya?
Jawaban	Tidak ada cuma begini, itu tuh bukan peraturan cuma kebijakan sementara Dan suatu saat akan diterbitkan kembali maksudnya akan dipasang kembali papan stiker tersebut. Karena itu kaitannya dengan covid-19 sampai sekarang, itu lebih kebijakan bukan peraturan, jadi waktu itu memang terus terang aja tahun 2020, sudah sampai ke sini itu memang kebijakan dari Dinas Perhubungan lapor sana bahwa, angkutan kota waktu itu sama sekali mati kutu tidak berjalan, dari tahun 2020 sampai sekarang pun ada berapa kendaraan yang jalan. Jadi seolah-olah bukan peraturan, kalau peraturan nanti kopata yang dimarahin Dinas Perhubungan. Kemudian pengurus koperasi datang ke sana ini adanya covid gimana? Mobilnya sudah pada tidur sudah pada mogok, karena saat itu kan mobilnya tidak pada mau keluar. Yang namanya itu kan dulu lagi ganas-ganasnya yang terakhir kan itu yang 2021 yang paling luar biasa. Kalau tahun 2020 itu mulai berkembang tapi

	tidak seperti tahun 2021, kalau tahun 2021 kendaraan sama sekali banyak yang keluar karena takut jadi itu bukan aturan tapi kebijakan dan yang penting jalan sampai sekarang karena apa? orang sampai sekarang pun kendaraan dengan adanya kendaraan 294 itu aja yang aktif itu cuma 100 kurang lebih. Orang ke sini saja cuma bayar 30% dari 294 unit 100 kendaraan itu berapa persennya.
Pertanyaan	Bapak terkait tarif itu bagaimana?
Jawaban	Tarif dari dahulu itu sebenarnya belajar Rp. 2000 kalau nggak salah, terus yang terakhir antara Rp. 4000 atau Rp. 5000 itu ada sk-nya terkait tarif.
Pertanyaan	Dari Perda juga ada ya bapak terkait sk-nya?
Jawaban	Iya di Perda itu ada kadang-kadang Rp. 2000. kadang sedikitpun juga ditarik karena butuh dan tidak ada penumpang fleksibel tapi rata-rata sekarang itu Rp. 5000.
Pertanyaan	Itu karena ada kebijakan lagi atau tidak bapak?
Jawaban	Tidak ada itu angkutan kota di luar tarif.
Pertanyaan	Itu berdasarkan jauh dekat bapak?
Jawaban	Iya jauh dekat, cuma seperti ini mbak, "kamu dari Kebondalem terus mau ke Tanjung hanya berapa orang, kan kasih Rp 2.000 kan tidak pantas, jadi kasih Rp. 5000, itu tidak ada peraturannya tetep Rp.2000 & Rp. 4.000 di Perda ada peraturannya. Terus kaitannya kenapa ada plang waktu itu? tahun 2019-2021 itu tepar beberapa kendaraan 294 yang bagian hanya 30% berarti yang jalan itu hanya 100. dan 100 itu tidak bayar semua mbak.
Pertanyaan	Kemudian ini pak kalau dari kopata sendiri ada kebijakan tarif pada angkutan ke koperasi?
Jawaban	Tidak ada, sini tidak ada peraturannya, jadi gini, padahal keputusan pengurus rapat anggota tahun 2022 kan itu sebenarnya sudah ditolak lah, waktu itu kalau tidak salah tahun 2021-2022 pembayaran kontribusi Rp. 50.000 pembayaran retribusi ke kantor itu loh, itu pun nggak maksimal
Pertanyaan	Sekarang gimana bapak?
Jawaban	Sekarang Rp. 60.000 jadi jalan tidak jalan Rp. 60.000 tapi pada prakteknya 30%.
Pertanyaan	Itu dari 100 yang aktif?
Jawaban	Iya katakanlah yang aktif 100 30% nya itu sih berapa? Orang paling pemasukannya cuma 4 juta sampai 5 juta lah buat kita-kita ini tidak ada. Terpaksanya itu mengambil dari BRT . Itu kan kita dapat transferan itu PRT yang Jateng lho bukan yang BRS angkutan kota itu kan ikut satu dan setiap bulan itu dapat transferan dari BRT manakalanya kita, ambil gaji. dari 100 kendaraan itu yang bayar cuma 30% dia tidak sampai 5 juta atau 6 jutaan lah untuk kebutuhan operasional daya listrik, daya wi-fi, kayak sampah, makan untuk kita, keamanan terus

	transport kadang-kadang kita juga tidak minta dari sini kita tidak ada.
Pertanyaan	Berarti itu kayak sukarela ya bapak di sini?
Jawaban	Iya, makanya ketika kalian tanya itu ada ketentuannya nggak terkait plang. sebenarnya sebenarnya ini kita mau menertibkan. mau bikin cuman kan mubah udah dibuat in tidak mau bayar uangnya nanti kan mubah padahal satu papan itu sudah jadi harganya Rp. 35.000 satu papan jalur itu loh yang di atas itu Rp. 35.000. Papanya aja itu sudah Rp. 20.000 itu belum beli cat, buat pembuat jasanya. itu kalau kita bikin dari angkutan sebanyak itu Katakanlah 100 kali Rp. 35.000 udah berapa ribu itu kebanyakan tapi nyatanya pemasukan tidak seperti itu kita sudah mengeluarkan banyak tapi pemasukannya nol. hanya separuh doang.
Pertanyaan	Begini bapak mohon maaf, sebelum covid kan itu kan sudah ada plangnya ya bapak. Kenapa sekarang tidak dilanjutkan saja bapak? Maksudnya sekarang sudah mulai normal lagi kenapa sekarang tidak dilanjutin ?
Jawaban	Ini kan seperti ini mbak, ini ada peraturan pembatasan kendaraan tahun pembuatan, itu tahun pembuatannya itu sudah berlaku.
Pertanyaan	Itu maksimalnya tahun berapa bapak?
Jawaban	15 tahun.
Pertanyaan	Kenapa itu dari angkutan yang sekarang beroperasi itu berapa Pak?
Jawaban	Itu berkas 150 kendaraan yang tahun 2023 dan tahun 2024 nanti di tahun 2025. Ini kan mau dibuatkan sama Perda mau menyampaikan ke Menteri Perhubungan mudah-mudahan kembali semula. Jika kalau tidak berlakunya tetap seperti itu. Dari tahun 2004 ke sini itu sudah berkurang lebih antara 170 atau berapa kendaraan yang hangus.
Pertanyaan	Berarti itu salah satu dari faktor kenapa tidak dipasangin papan stiker lagi ya pak atau ditertibkan lagi ya pak?
Jawaban	Iya kan karena para anggotanya juga pada bingung.
Pertanyaan	Kalau itu ada rekapnya tidak bapak?
Jawaban	Ya itu nggak ada paling adanya tahun pembuatan. Jadi itu dari 200 menjadi 100 itu karena terkendala. Soalnya itu ada undang-undang terkait menyatakan harus pakai plang. Ini surat edaran dari provinsi yang intinya itu kutipan dari undang-undang tahun 2009 tentang lalu lintas. (kemudian menyerahkan berkas data dan juga undang-undang lalu lintas yang sudah terlampir di lampiran 1)
Pertanyaan	Bapak kayaknya itu ada undang-undangnya terkait pemasangan plang itu ya bapak atas stiker papan informasi? tapi

	karena keadaannya kayak gini ya bapak jadi peraturan itu tidak dijalankan.
Jawaban	Iya betul ,kan kayak gini, berlakunya non subsidi atau subsidi kemarin tahun 2002-2003 yang berlaku yang tidak dapat subsidi . Itu tanggal 23 atau 21 Oktober 2023 itu sudah tidak dapat subsidi pajaknya mahal tahun 2004 tahun ini adalah tahun terakhir yang dapat subsidi tapi nanti tahun 2025 nanti pajaknya pribadi.
Pertanyaan	Berarti nanti resikonya dipajak ya bapak?
Jawaban	Iya resikonya dipajak, kan banyak yang tidak bayar pajak. Kan pajaknya mahal banget. Kalau anggota ke sini mau bayar pajak kalau kewajibannya belum dipenuhi nanti belum bisa dilaksanakan itu tidak boleh, beda dengan dahulu, setiap hari masuk ruang operasional sendiri, ruang simpanan pokok sendiri, simpanan apa peremajaan sendiri terus simpanan wajib sendiri itu enak. Beroperasinya sendiri ngapain sendiri, jadi itu enak kalau mau bayar pajak sih silakan mau pajak bisa. Uangnya di masing-masing kendaraan itu ada karena setiap hari itu bayar Rp. 9000 di kantor kebondalem dari kebondalem pagi sampai sore sampai jam 14.00 ke sana setor ke kantor pusat. Terus besoknya pagi sudah dikerjakan masing-masing. Ini bagian ini, ini bagian itu. bagian simpanan, ini bagian utang kalau sekarang full Rp. 60.000 hanya untuk retribusi dan simpanan wajib Rp. 5.000 padahal keputusan rapat anggota kendaraan tidak jalan atau jalan harus tetap membayar kewajiban tapi kenyataannya itu 0.
Pertanyaan	Karena nggak ada yang buat bayar ya pak?
Jawaban	Ya karena itu, Padahal kalau sekarang kan cuma Katakanlah satu hari 2000 orang 1 bulannya itu 60. Ini 2004 sudah harus diremajakan karena usia kendaraan pas jatuh tempo 20 tahun. sekarang contohnya 2022 dan sekarang 2024 berarti sudah 22 tahun.
Pertanyaan	Berarti itu sudah tidak boleh beroperasi atau bagaimana bapak?
Jawaban	Iya, tapi peremajaan adalah salah satu solusinya.
Pertanyaan	Peremajaan itu apa Pak?
Jawaban	Peremajaan itu diperbaharui, tahunnya yang lebih contohnya 2010 ke atas. Ini nanti urutan hanya berapa kendaraan, terus di tahun 2024 ini sudah ada yang keluar atau mengundurkan diri kurang lebih 15 kendaraan.
Pertanyaan	Itu tahunnya berarti berapa bapak?
Jawaban	Ya tahun 1997 ini kan berkurang lagi ini. Karena sudah tidak mampu untuk perbaikan atau karena tanya sudah terpaut jauh lebih dari 20 tahun tidak bisa diapain nanti stnk-nya habis. Dinas Perhubungan tidak akan mungkin mengeluarkan surat rekomendasi untuk bayar pajak kalau yang sekarang 2024 ke atas. Terakhir 2024 itupun stnk-nya 2025 habis hanya tinggal

	18 unit . berhubungan memberikan surat rekomendasi berarti Samsat Jalan dasarnya itu rekomendasi.
Pertanyaan	Tapi ini kan sedang diusahakan itu kan ya pak?
Jawaban	Mudah-mudahan kemarin di sini dipanggil rapat di DPR DPRD mengusulkan ini dalam rangka pengusulan karena apa di undang-undang 2009 lalu lintas angkutan kota dan koprades adalah wewenang Bupati.
Pertanyaan	Berarti ikutnya Bupati daerah?
Jawaban	Ya itu, berarti ikutnya pemerintah daerah. Pemerintah daerah ini, kalau pemerintah daerah tidak ada ajuan dari koprades dan angkutan kota Yudis maju organda yang harus berangkat. kalau organdanya aktif mungkin tidak akan seperti ini kenapa Purbolinggo bisa itu organda. Karena pengusaha itu wadahnya adalah organda, khususnya angkatan loh apakah itu bis, apakah itu koprades, angkutan kota koperasi. Tapi kalau angkutan kota dan angkutan desa itu adalah wewenang kantor kebijakan Bupati biarpun ada undang-undang lalu lintas tahun 2009. kalau taksi itu wewenangnya Gubernur itu beda. kemudian itu yang seperempatan bis besar-besar itu Bupati. Jadi ada mekanisme sendiri-sendiri. angkutan kota angkutan desa wilayahnya Kabupaten.
Pertanyaan	Jadi tergantung cangkupannya ya Pak itu pembagian wilayahnya dan kekuasaannya?
Jawaban	Kalau cangkupan kan kayak gini kalau yang seperempat itu kan yang wilayahnya itu yang provinsi surat-suratnya provinsi tapi pajaknya tetap di sini cuma ini itu surat rekomendasi adalah dari Semarang termasuk BRT dan BST. Surat perizinan SK trayek itu provinsi semua. Kalau BST yang Banyumas Trans itu kaitannya di undang-undang 2009 bahwa semuanya itu persis seperti itu ada masa tenggang waktu cuma kalau angkutan kota desa kebijakan dari Bupati seperti itu karena angkutan kota dan koperasi adalah angkutan daerah dari dinas perhubungan itu jalan harus jalan biarpun kondisi apapun harus jalan. Karena angkutan kota dulu pengurus dan laporan di sana ada kendaraan sekian yang tidak jalan, yang tidak jalan sekian, yang jalan sekian kita laporkan tetap satu atau setengah tahun sekali. Nah nanti ini dikurangi 15 unit. tahun 2024 ada surat rekomendasi Dinas Perhubungan masih boleh dapat surat subsidi satu kali doang tapi tahun 2025 itu sudah beda tapi seandainya nanti kemarin rapat DPR mengusulkan angkutan kota dan angkutan desa dikembalikan semula berarti jalan semua baru kita tata atau tertibkan.
Pertanyaan	Berarti tergantung regulasi terbaru ya pak?
Jawaban	Iya karena kenapa kalau kita bikin plang sejumlah ini banyak tapi nyatanya pemasukan tidak seperti itu atau tidak mencukupi. Jadi kok kenapa dulu plang sekarang tidak pakai plang karena

	<p>waktu itu 2020 sudah mulai covid dan dari sini dilaporkan ke sana. “Bapak kendaraan angkutan kota dari jumlah sekian yang jalan hanya sekian lah itu bagaimana solusinya?  Dinas Perhubungan menjawab :yang penting udah jalan aja.”  Jadi itu, cuma kebijakan bukan aturan-aturan tidak berani. sudah tepar kendaraannya itu jadi paling cuma berangkat pagi waktu anak-anak pada sekolah kemudian ada misal ada rombongan hajatan atau apa gitu nariknya seperti itu. Itu baru keluar masukkan, sini kan sudah bingung sekali pengurus. Dikeresi keadaannya seperti itu, tidak dikerasi nanti malah belok. Serba salah, jadi kita menyampaikan pertanyaan mbak ini kami sudah tidak bisa menjawab karena situasi dan kondisi beda. Beda dengan di sana karena sekarang sudah menerima.</p>
--	---

<b>Nama</b>	<b>VK</b>
<b>Alamat</b>	<b>Cilongok</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>23 Mei 2024</b>
<b>Tempat</b>	<b>Pp. Ath-Thohiriyyah</b>
Pertanyaan	Permisi, mba izin bertanya. Apakah kamu pernah naik angkut?
Jawaban	Dulu iya awal kuliah iya. Sekarang tidak lagi mba.
Pertanyaan	Mba dahulu kamu naik angkut dari semester berapa??
Jawaban	Semester 1-5 mba
Pertanyaan	Tarifnya tetep sama atau ada perubahan mba?
Jawaban	Tetep sama mba, cuma kalau pengen tidak muter kasih lebih.
Pertanyaan	Itu berapa ribu mba?
Jawaban	Rp. 4.000 sekali jalan.
Pertanyaan	Pernah ngga kamu naik angkut selain ke kampus?
Jawaban	Tidak mba.
Pertanyaan	Kalau naik angkot biasanya langsung dianter atau harus muter dulu?
Jawaban	Gak tentu, kadang harus muter dulu. Kadang bisa langsung dianter ke uin. Klo yang hijau biasanya pasti langsung. Tapi kalo yg orange angkutan kota itu biasanya muter dulu.
Pertanyaan	Berarti sesuai requestan yah mba?
Jawaban	Tidak requestan si mba,
Pertanyaan	Biasanya kamu kalo naik nunggu dulu terus ada angkut itu kamu tanya dulu ke arah uin atau gimana ?
Jawaban	Nunggu dulu mba, Biasanya 15 menit bahkan sampe 30 menit baru ada. Sedapetnya saja karna sekarang udah jarang banget angkutanya. Terus sekali nemu itu tidak sesuai jalur tapi kalau mepet jam mata kuliah dimulai. Mau tidak mau ikut dengan catatan ya bayar kali lipatnya. Soalnya kalau menunggu yang searah itu susah, terus kita bingung naik angkutan yang mana. Karna memang jalur etho udh jarang banget semenjak covid

Pertanyaan	Lak terus gimana? Ya bisa telat kamu, lah kamu berangkat sebelum berapa menit pelajaran jarak waktunya?
Jawaban	Setengah jam aku biasanya udah stand by di depan gang mba Jarang si telat, karna ya itu 30 menit sebelum jam mulai sudah stand by. Kalo telat mentok 5-10 menitan.
Pertanyaan	Owlahhh gituuuu iya paham, karna armadanya sekarang berkurang. Dulu yang tadinya 265 armada skrg tgl 100. Sebenarnya ada kebijakan terkait pencopotan plang. Nanti di pasang lagi di tertibkan dulu kata pihak koperasi. Mengenai kebijakan ini, bagaimana pendapat anda terkait kebijakan. Apakah ada dampaknya buat kamu?
Jawaban	Kalo ada kebijakan hanya untuk sebentar itu menurutku tidak papa si mba fine2 aja, karna kan untuk sementara aja jangan lama-lamalah. Karna nanti banyak yang kesulitan mencari. Juga selama ini kalo misal naik angkot bingung, kita bisa tanya ke supirnya. Cuma tetap dengan adanya plang pasti sangat membantu bagi penumpang untuk mengetahui arah, apalagi bagi penumpang yang bukan asli orang Purwokerto. Belum pernah si mba, paling kalau sudah mepet 30 menit gak muncul biasanya aku milih nge grab car.

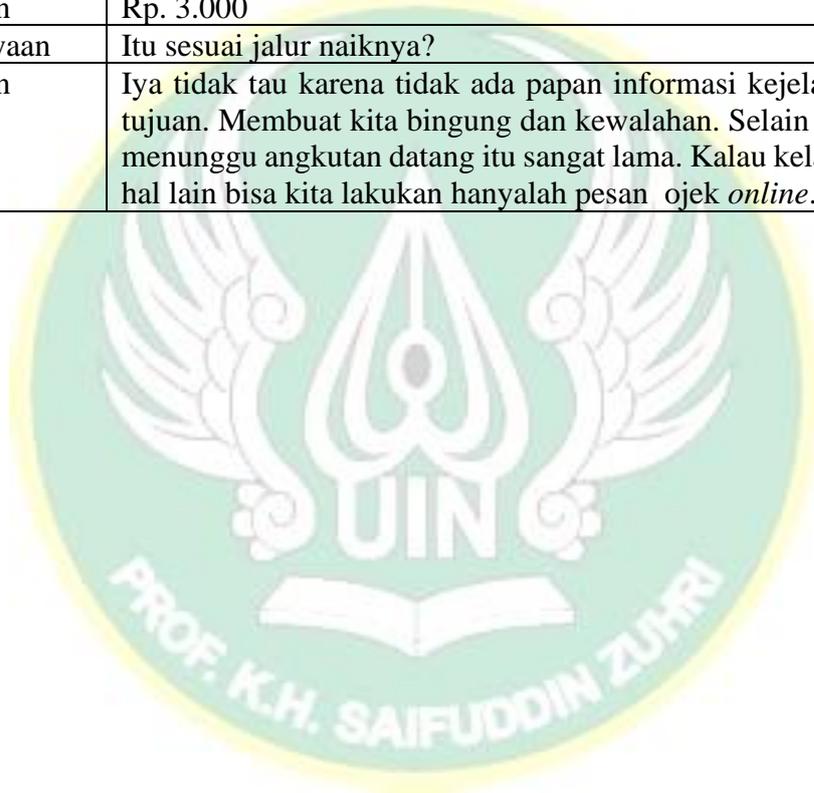
<b>Nama</b>	<b>Fm</b>
<b>Alamat</b>	<b>Batur</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>26 Mei 2024</b>
<b>Tempat</b>	<b>Ath-Thohiriyyah</b>
Pertanyaan	Mba pernah naik angkot?
Jawaban	Pernah aku naik angkot ya mayan lama si.
Pertanyaan	Dari semester berapa sampe berapa?
Jawaban	Dulu dari semester 1 sampe 2
Pertanyaan	Itu tarifnya berapa mba, sekali jalan? Ada pembeharuan atau masih tetep sama?
Jawaban	Dulu jaman aku kuliah 3000.
Pertanyaan	Mbak itu biasanya mbak naiknya jalur arah mana?? Pernah nggak mbak naik angkot tidak sesuai jalur ?
Jawaban	Alhamdulillah sejalur terus sih, dari pondok, porka, pasar manis, trus baru ke kampus.
Pertanyaan	Berarti tidak melewati Bobosan ya mba?
Jawaban	Tidak.
Pertanyaan	Berarti memang klo ke kmpus arah dari pndk situ muter ke psar manis?
Jawaban	Iya mba memang jalurnya lewat situ.
Pertanyaan	Itu biasanyya naik angkutan nomor berapa mba?
Jawaban	Nggak paham dan tidak ada. Soale nggak ada nomornya. Dan pokoknya biasanya pakai angkutan hijau, meski ada.

Pertanyaan	Begini mba, sebenarnya ada kebijakan sementara terkait pencopotan plang. Nanti di pasang lagi, Besok di tertibkan kembali kata pihak kopata. Mengenai kebijakan ini, menurut mba pendapat mba bagaimana?
Jawaban	Bingung banget, apalagi untuk mahasiwa baru yg nggak pernah ngangkut sama sekali.
Pertanyaan	Selain angkot hijau berarti tidak bisa mbak?
Jawaban	Bisa si mba, kalau Kalo angkot orange (angkutan kota) si mau, cuma nanti melawan arah dan biasanya mbayarnya lebih jarang yg mau nganterin si.
Pertanyaan	Owalah berarti itu yang orange (angkutan kota) sesuai requestan yah mba
Jawaban	Iya, Ya kalau angkotnya mau. Kalau tidak ya tidak bakalan mau.
Pertanyaan	Lah kalo orange itu kadang klo udah mentok apa gimana mbak?
Jawaban	Nah betul banget. Kalau angkutan orange/angkutan kota biasanya tidak sesuai jalur dan kalau mau naik ya harus di iming-imingi karna melawan arus.

<b>Nama</b>	<b>AN</b>
<b>Alamat</b>	<b>Indramayu</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>23 Mei 2024</b>
<b>Tempat</b>	<b>Karangsalam</b>
Pertanyaan	Permisi, mba izin bertanya. Apakah kamu pernah naik angkut?
Jawaban	Dulu iya awal kuliah iya. Sekarang tidak lagi mba.
Pertanyaan	Mba dahulu kamu naik angkut dari semester berapa??
Jawaban	Semester 1-3 mba.
Pertanyaan	Itu berapa ribu mba?
Jawaban	Rp. 4.000 sekali jalan.
Pertanyaan	Berarti sesuai requestan yah mba?
Jawaban	Tidak requestan si mba,
Pertanyaan	Biasanya kamu kalo naik nunggu dulu terus ada angkut itu kamu tanya dulu ke arah yang di tuju?
Jawaban	Nunggu dulu mba, Biasanya 15 menit bahkan sampe 30 menit baru ada. Soalnya kalau menunggu yang searah itu susah lama banget, terus kita bingung naik angkutan yang mana. Solusinya kalau kelamaan biasanya langsung saja naik ojek <i>online</i> .
Pertanyaan	Owlahhh gituuuu iya paham, karna armadanya sekarang berkurang. Dulu yang tadinya 265 armada skrg tgl 100. Sebenarnya ada kebijakan terkait pencopotan plang. Nanti di pasang lagi di tertibkan dulu kata pihak koperasi. Mengenai kebijakan ini, bagaimana pendapat anda terkait kebijakan. Apakah ada dampaknya buat kamu?

Jawaban	Kalo ada kebijakan hanya untuk sebentar itu menurutku tidak apa-apa. Tapi jangan kelamaan biar penumpang tidak merasa bingung.
---------	--

<b>Nama</b>	<b>DM</b>
<b>Alamat</b>	<b>Pp. Darur Abror</b>
<b>Hari/tanggal</b>	<b>23 Mei 2024</b>
<b>Media</b>	<b>Panggilan video via WhatsApp</b>
Pertanyaan	Kamu pernah nai angkutan kota
Jawaban	Dulu setiap berangkat ke kampus.
Pertanyaan	Tarifnya berapa?
Jawaban	Rp. 3.000
Pertanyaan	Itu sesuai jalur naiknya?
Jawaban	Iya tidak tau karena tidak ada papan informasi kejelasan arah tujuan. Membuat kita bingung dan kewalahan. Selain itu untuk menunggu angkutan datang itu sangat lama. Kalau kelamaan ya hal lain bisa kita lakukan hanyalah pesan ojek <i>online</i> .



Lampiran 3

*Dokumentasi*



(Kantor KOPATA Purwokerto)



Wawancara dengan anggota KOPATA Purwokerto



Wawancara dengan bapak AD (Supir)



Wawancara dengan bapak Qr (Supir)



Wawancara dengan bapak S (Supir)



Wawancara dengan bapak Ant (Supir)



Wawancara dengan bapak Ed (Supir)



Wawancara dengan bapak Sh (Supir)



Wawancara dengan bapak Pj (Supir)



Wawancara dengan bapak Ar (Supir)



Wawancara dengan bapak Yt (Supir)



Wawancara dengan bapak Smt, Amd, Str(Supir)



Wawancara dengan bapak Nv dan Pr (Supir)



Wawancara dengan bapak Ysr (Supir)



Wawancara dengan bapak Hr (Supir)



Wawancara dengan Fm (Penumpang)



Wawancara dengan Dm (Penumpang)



Wawancara dengan Vk (Penumpang)



Wawancara dengan AN (Penumpang)



## DAFTAR RIWAYAT HIDUP

### A. Identitas Diri

Nama : Titin Nursoleha  
Nim : 2017301068  
Tempat/Tanggal Lahir: Banyumas, 4 Mei 1999  
Alamat : Banjarparakan, Kec. Rawalo, Kab. banyumas  
Nama Ayah : Samsul Anam  
Nama Ibu : Sakem

### B. Riwayat Pendidikan

#### a. Formal

1. SD/MI : SD N 02 Banjarparakan (2012)
2. SMP/MTs : MTs Ma'arif Nu 01 Jatilawang (2015)
3. SMA/MA : MA Sunan Pandanaran Yogyakarta (2018)
4. S1 : UIN Prof. K. H. Saifuddin Zuhri Purwokerto (2024)

#### b. Non Formal

1. Pp. Al-Falah Banjarparakan, Kec. Rawalo, Kab. Banyumas (2013)
2. Pp. Sunan Pandanaran Ngaglik, Kec. Sleman, Kab. Yogyakarta (2018)
3. Pp. Darurriyadloh Bayat, (Klaten 2019)
4. Pp. Ath-Thohiriyah Parakanonje, Karangsalam Kidul (2022)

Banyumas, 26 September 2024



Titin Nursoleha  
NIM. 2017301068