

YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM RIAU

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

JAMINAN KESELAMATAN *DRIVER* TRANSPORTASI *ONLINE*

(TINJAUAN STRATEGI PENCEGAHAN KEJAHATAN)

SKRIPSI

Diajukan Untuk Memenuhi Salah Satu Syarat
Guna Memperoleh Gelar Sarjana Strata Satu
Bidang Ilmu Sosial Program Studi Ilmu Kriminologi
Pada Fakultas Ilmu Sosial Dan Ilmu Politik
Universitas Islam Riau

Meddi Putra Negara

NPM : 137510135

PROGRAM STUDI ILMU KRIMINOLOGI

FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

UNIVERSITAS ISLAM RIAU

PEKANBARU

2019

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING

Nama : Afendi Putra Negara
NPM : 137510135
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S. 1)
Judul Skripsi : Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online (Tinjauan Strategi Pencegahan Kejahatan)

Format sistematika dan pembahasan masing-masing materi bab dan sub-sub bab dalam Skripsi ini telah dipelajari dan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan-ketentuan normatif dan kriteria metode penelitian ilmiah, oleh karena itu dinilai layak serta dapat disetujui untuk ujian konferchensif.

Pekanbaru, 19 Desember 2019.

Pembimbing I

Pembimbing II


Dr. Kasmanto Rinaldi, SH.,M.Si


Neri Widya Ramailis, S.Sos.,M.Krim

Turut Menyetujui :
Program Studi Ilmu Kriminologi
Ketua,


Askarial, SH., M.H

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PERSETUJUAN TIM PENGUJI

Nama : Weddi Putra Negara
NPM : 137510135
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S. 1)
Judul Skripsi : Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online (Tinjauan Strategi Pencegahan Kejahatan)

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan – ketentuan metode penelitian ilmiah, oleh karena itu Tim Penguji Ujian Konferensial Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana.

Pekanbaru, 19 Desember 2019
Sekretaris

Ketua

Askarial, SH, MH


Riky Novrizal, S.Sos., M.Krim
Anggota


Neri Widya Samudris, S.Sos., M.Krim
Anggota


Dr. Kasmanto Rinaldi, SH, M.Si

Wakil Dekan I


H. Panca Setyo Prihatin, S. IP., M.Si

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU
NOMOR : 987/UIR-FS/KPTS/2019
TENTANG TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI MAHASISWA

DEKAN FISIPOL UNIVERSITAS ISLAM RIAU

Menimbang : 1. Bahwa untuk mengevaluasi tingkat kebenaran penerapan kaidah dan metode penelitian ilmiah dalam naskah Skripsi Mahasiswa maka dipandang perlu untuk diuji dalam forum ujian komprehensif.
2. Bahwa Tim Penguji dimaksud perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.

Mengingat : 1. UU Nomor: 20 Tahun 2003 Tentang Pendidikan Nasional
2. PP Nomor: 60 Tahun 1999 Tentang Sistem Pendidikan Tinggi
3. SK. Mendiknas RI Nomor 045/U/2002 tentang Kurikulum Inti Pendidikan Tinggi.
4. SK Rektor UIR Nomor 117/UIR/KPTS/2012 tentang Kurikulum Baru Fisipol UIR
5. SK Rektor UIR Nomor 117/UIR/KPTS/2012 tentang Pemberhentian dan Pengangkatan Dekan Fakultas dan Direktur Pascasarjana UIR masa bakti 2012-2016.

Memperhatikan : Rekomendasi Ka Prodi dan Wakil Dekan I Bidang Akademik (WD.I) tentang Usulan Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : 1. Dosen Tim Penguji Ujian Komprehensif Skripsi Mahasiswa atas nama yang tersebut dibawah ini :

Nama	: Meddi Putra Negara
N P M	: 137510135
Program Studi	: Kriminologi
Jenjang Pendidikan	: Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi	: Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online (Tinjauan Strategi Pencegahan Keselamatan)

Struktur Tim :

- | | |
|---|--------------------------------------|
| 1. Askurial,SH.,MH | Sebagai Ketua merangkap Penguji |
| 2. Rizky Novarizal, S.Sos.,M.Krim | Sebagai Sekretaris merangkap Penguji |
| 3. Dr. Kasmantha Rinalda, SH, M.Si | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 4. Nerri Widya Ramadhani, S.Sos.,M.Krim | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 5. Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si | Sebagai Anggota merangkap Penguji |
| 6. Fakhri Usmita, S.Sos.,M.Krim | Sebagai Notulen |
2. Tim Penguji melaksanakan tugas dan mengisi serta menandatangani berkas ujian sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan Fakultas.
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dengan ketentuan apabila terdapat kekeliruan segera ditinjau kembali.

Ditetapkan di : Pekanbaru
Pada Tanggal : 11 Desember 2019
An. Dekan

Dr.H. Panca Setyo Prihatin, S.Ip., M.Si
Wakil Dekan I Bid. Akademik

Tembusan Disampaikan Kepada :

1. Yth. Bapak Rektor UIR
2. Yth. Sdr. Ka. Biro Keuangan UIR
3. Yth. Bapak Rektor UIR
4. Arsip _____ SK Penguji _____

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

BERITA ACARA UJIAN KONPREHENSIF SKRIPSI

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Nomor: 477 /UIR-Fs/Kpts/2019 tanggal 11 Des 2019 maka dihadapan Tim Penguji pada ini, Kamis tanggal, 12 Des 2019 jam 09.00 – 10.00 Wib, bertempat di ruang sidang Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Islam Riau Pekanbaru telah dilaksanakan ujian komprehensif skripsi atas mahasiswa:

Nama : Meddi Putra Negara
NPM : 137510135
Program Studi : Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S.1)
Judul Skripsi : **Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online (Tinjauan Strategi Pencegahan Keselamatan)**
Nilai Ujian : Angka : " 01 " ; Huruf : " A "
Keputusan Hasil Ujian : Lulus / Tidak Lulus / Ditunda
Tim Penguji

No	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1.	Askarial, SH., MH.	Ketua	1.
2.	Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim.	Sekretaris	2.
3.	Dr. Kasmanto Rinaldi, SH., M.Si	Anggota	3.
4.	Nerry Widya Ramadhis, S.Sos., M.Krim	Anggota	4.
5.	Dr. Syahrul Akmal Latif, M.Si.	Anggota	5.
6.	Fakhri Usmita, S.Sos., M.Krim	Notulen	6.

Pekanbaru, 12 Des 2019
An. Dekan,

Dr. H. Papca Setyo Prihatin, S.IP., M.Si.
Wakil Dekan I Bid. Akademik

UNIVERSITAS ISLAM RIAU
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN ILMU POLITIK

PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : Meddi Putra Negara
NPM : 137510135
Program Studi : Ilmu Kriminologi
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S. I)
Judul Skripsi : Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online
(Tinjauan Strategi Pencegahan Kejahatan)

Naskah skripsi ini secara keseluruhan dinilai relatif telah memenuhi ketentuan – ketentuan metode penelitian ilmiah, oleh karena itu Tim Penguji Ujian Konferehensif Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik dapat menyetujui dan menerimanya untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana.

Pekanbaru, 19 Desember 2019
An. Tim Penguji,
Sekretaris

Ketua

Askarial SH, MH

Riky Novarizal, S.Sos., M.Krim

Turut Menyetujui,

Wakil Dekan F,

H. Panca Setyo Prihatin, S. IP., M.Si

Program Studi Kriminologi,
Ketua

Askarial SH, MH

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis sanjungkan kehadirat Allah Swt atas segala rahmat dan karuniaNya yang diberikan kepada penulis untuk dapat menyelesaikan Skripsi ini yang berjudul “**Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Go-jek Online (Tinjauan Strategi Pencegahan Kejahatan)**”. Pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak **Prof. Dr. H. Syafrinaldi,SH,M.CI.** selaku Rektor Universitas Islam Riau
2. Bapak **Dr. H. Moris Adidi Yogya, M.Si** selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Politik
3. Bapak **Askarial, SH,MH** selaku Ketua Program Studi Ilmu Kriminologi Universitas Islam Riau yang memberikan arahan, bimbingan, kritikan, bantuan moril serta meluangkan waktu demi kesempurnaan penulisan ini.
4. Bapak **Dr.Kasmanto Rinaldi, SH,M,M.Si** sebagai pembimbing I yang telah banyak memberikan arahan dan masukan untuk penyelesaian skripsi ini.
5. Ibu **Neri Widya Ramailis,S.Sos,M.Krim** sebagai pembimbing II yang telah banyak memberikan saran dan meluangkan waktu demi kesempurnaan skripsi ini.
6. Bapak-bapak dan ibu-ibu dosen/asisten dosen fakultas Ilmu sosial dan politik Universitas Islam Riau khususnya dosen di jurusan kriminologi yang memberikan banyak ilmu pengetahuan dalam masa perkuliahan.
7. Bapak dan ibu tata usaha Fakultas Ilmu Sosial dan Politik Universitas Islam Riau yang banyak jasa dalam melayani segala keperluan dan kelengkapan adminitrasi yang dibutuhkan penulis.

8. Kedua orang tua penulis yang telah mendukung penulis dalam menyelesaikan karya ini baik secara material dan non material.
9. Para sahabat dan teman – teman Kriminologi angkatan 2013 **Amardi alpi,S.Sos, Alfandi Sofyan, Rizki Dharma, S.Sos, Zunnur Roin, S.Sos, Bryan Ramadhan, S.Sos** dan teman-teman yang lainnya yang tidak dapat penulis sebut satu persatu atas dukungannya penulis ucapkan terima kasih.

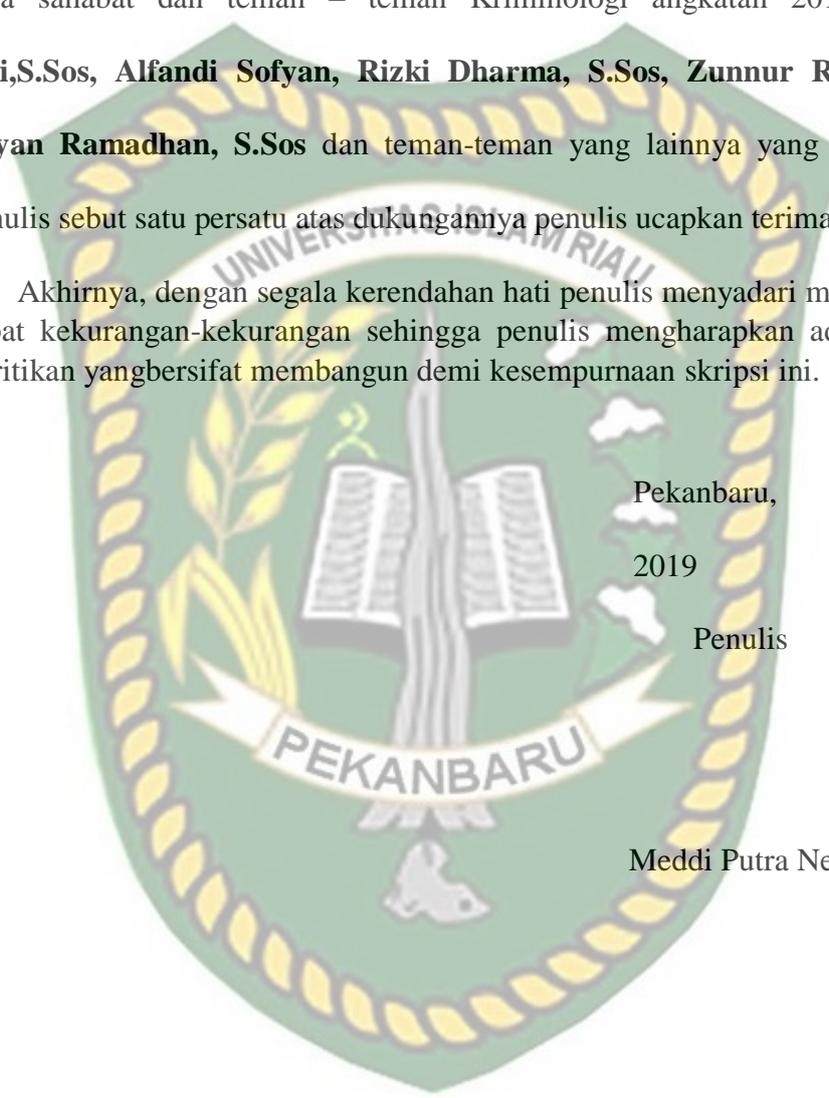
Akhirnya, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak terdapat kekurangan-kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan kritikan yang bersifat membangun demi kesempurnaan skripsi ini.

Pekanbaru, Desember

2019

Penulis

Meddi Putra Negara



DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	
PERSETUJUAN TIM PEMBIMBING.....	i
PERSETUJUAN TIM PENGUJI.....	ii
SK. TIM PENGUJI UJIAN KOMPREHENSIF SKRIPSI.....	iii
BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI	iv
PENGESAHAN SKRIPSI.....	v
KATA PENGANTAR.....	vi
DAFTAR ISI.....	viii
DAFTAR TABEL.....	x
DAFTAR LAMPIRAN.....	xi
PERNYATAAN KEASLIAN NASKAH	
ABSTRAK.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
BAB I : PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Perumusan Masalah.....	7
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	7
BAB II : STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR.....	9
A. Studi Kepustakaan.....	9
1. Konsep Jaminan.....	9
2. Konsep Keselamatan.....	9
3. Konsep <i>Driver</i>	11
4. Konsep Transportasi.....	12
5. Konsep Gojek.....	13
6. Konsep <i>Online</i>	16
B. Landasan Teori.....	18
C. Kerangka Pemikiran.....	25
D. Konsep Operasional	27
BAB III : METODE PENELITIAN.....	29
A. Tipe Penelitian.....	29
B. Lokasi Penelitian.....	30
C. Informan dan Key Informan.....	30
D. Jenis dan Sumber Data.....	31
E. Teknik Pengumpulan Data.....	31
F. Teknik Analisis Data.....	32
G. Rencana Jadwal Waktu Kegiatan Penelitian.....	33
H. Rencana Sistematika Laporan Penelitian.....	34
BAB IV : DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN	36
A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	36
B. Peta Lokasi Penelitian.....	36
C. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
D. Peta Lokasi Penelitian.....	41
E. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
F. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
G. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
H. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
I. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
J. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
K. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
L. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
M. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
N. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
O. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
P. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
Q. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
R. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
S. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
T. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
U. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
V. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
W. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
X. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
Y. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41
Z. Deskripsi Lokasi Penelitian.....	41

BAB V : HASIL PENELITIAN DAN PEMBHASAN.....	44
A. Hasil Penelitian.....	44
B. Hasil Wawancara.....	46
C. Pembahasan	61
D. Analisa.....	62
viii	
BAB VI : PENUTUP.....	68
A. Kesimpulan.....	68
B. Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA.....	71



Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online (Tinjauan Strategi Pencegahan Kejahatan)

ABSTRAK

Oleh : Meddi Putra Negara

Transportasi merupakan salah satu sarana perhubungan yang sangat penting dalam segala hal aktivitas manusia. Semakin berkembang sarana transportasi semakin mudah terjalin hubungan antar manusia. Kemajuan teknologi itu mendorong moda transportasi baru yang dikenal dengan istilah transportasi online. Namun ironinya, semakin banyaknya masyarakat menggunakan jasa transportasi online ini, hal ini juga menjadi kesempatan bagi pelaku kejahatan untuk meraih keuntungan dan membuat para driver dari transportasi online ini menjadi potensial victim. Dengan menggunakan metode penelitian kualitatif dan melakukan wawancara mendalam terhadap beberapa narasumber, menjelaskan bahwa kejahatan terhadap driver transportasi online dapat dijelaskan melalui teori aktivitas rutin, yaitu adanya motivasi bagi pelaku kejahatan yang menyamar sebagai konsumen yang dapat membuat identitas palsu, memandang driver sebagai target yang cocok karena memiliki kesempatan yang dapat dikaitkan dengan kondisi lingkungan pelaku, seperti jauh dari kediaman masyarakat, tidak adanya pengawasan, tidak adanya indikasi kecurigaan dari para driver, dan arena ketiadaan penjagaan. Sedangkan dari aspek pencegahan, haruslah ada integrasi yang berkesinambungan dari perusahaan penyedia layanan transportasi online, driver transportasi online dan konsumen. Hal ini dapat dilakukan melalui pendekatan *Situational Crime Prevention*, *Situational Crime Prevention* dan *Community-based Crime Recention*.

Kata Kunci: Transportasi, Online, Driver, Kejahatan, Pekanbaru.

**Online Transportation Driver Safety Assurance
(Review of Crime Prevention Strategy)**

ABSTRACT

By: Meddi Putra Negara

Transportasi is one of the transportation facilities which is very important in all matters of human activity. The more developed means of transportation the more easily established relations between people. Technological advancements are encouraging new modes of transportation known as online transportation. But ironically, more and more people are using this online transportation service, this is also an opportunity for criminals to profit and make the drivers of online transportation a potential victim. By using qualitative research methods and conducting in-depth interviews with several informants, explaining that crime against online transportation drivers can be explained through routine activity theory, namely the existence of motivation for criminals posing as consumer who can create false identities, viewing drivers as suitable targets because have opportunities that can be related to the perpetrators' environmental conditions, such as being far from the community's residence, lack of supervision, no indication of suspicion from the drivers, and due to a lack of care. While from the aspect of prevention, there must be continuous integration of online transportation service providers, online transportation deivers and consumers. This can be done through the Situational crime prevention approach, Situational crime prevention and Community-based crime revention.

Keywords: Transportation, Online, Driver, Crime, Pekanbaru.

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan transportasi dalam sejarahnya bergerak dengan sangat perlahan, berevolusi dengan terjadi perubahan sedikit-demi sedikit, yang sebenarnya diawali dengan perjalanan jarak jauh dengan cara berjalan kaki pada zaman paleolithic. Sekarang sejarah manusia menunjukkan bahwa selain berjalan kaki juga dibutuhkan dengan pemanfaatan hewan yang menyeret suatu muatan yang tidak bisa diangkat oleh manusia. Namun perkembangan transportasi setelah zaman industrilisasi berjalan dengan sangat cepat, inovasi berkembang sangat cepat demikian juga penggunaan transportasi berjalan dengan sangat cepat (Fidel, 2012:17).

Transportasi dapat dikatakan sebagai sarana perhubungan yang penting dalam beraktivitas. Dengan berkembangnya sarana transportasi maka semakin mudah terjalin hubungan antar manusia. Sejak zaman-zaman dahulu kala mobilitas masyarakat manusia telah terjadi. seperti perpindahan penduduk dari satu tempat ke tempat lain, perpindahan penduduk diikuti juga oleh perpindahan barang yang dibawa oleh mereka. Karena hal itu sarana transportasi sudah dibutuhkan manusia untuk melakukan perpindahan. Hingga saat ini perpindahan manusia dan barang semakin tinggi, hal ini tidak hanya terjadi dalam suatu wilayah

tapi antar pulau hingga antar negara, maka dari itu sarana transportasi memiliki peranan yang penting dalam kehidupan manusia. (Muhammad Chois, 2018:42)

Sudah tidak awam lagi bahwa sejarah transportasi dimulai sejak ditemukannya roda pada sekitar 3500 tahun lalu, transportasi merupakan perpindahan barang dari satu tempat ke tempat yang lain yang digerakkan oleh manusia. Transportasi sendiri sangatlah penting untuk kehidupan semua sosial manusia. Bentuk paling sederhana dari transportasi sendiri secara teoritis adalah semua hal diperngaruhi penggunaan oleh manusia. Pada masa memasuki abad ke-20 seiring dengan pesatnya perkembangan teknologi dan industry. Transportasi sekarang berubah menjadi salah satu aspek yang paling dibutuhkan manusia hingga saat ini. (Nasution,2004: 69)

Di Indonesia transportasi merupakan salah satu aspek yang dapat meningkatkan perekonomian di Indonesia. Tidak dapat dipungkiri lagi bahwa transportasi sangat membantu dalam perkembangan bangsa. Dengan kemajuan teknologi komunikasi saat ini pada masyarakat dapat mendukung berbagai aspek kehidupan. Apalagi setelah dikenalnya *internet* yaitu jaringan komputer yang saling terhubung menggunakan sistem global. (Heri Gunawan, 2015:42)

Pada saat ini, masyarakat Indonesia sangatlah kecewa pada masalah transportasi yang sangat padat dan tidak karuan. Tingginya tingkat kemacetan dan polusi udara menjadi alasan utama masyarakat enggan keluar rumah atau kantor. Padahal disisi lain, mereka harus gesit untuk memenuhi kebutuhan, misalnya untuk makan, mengirim barang, atau membeli barang tertentu.

Saat ini, tidak ada kegiatan dan sector yang bisa lepas dari teknologi informasi atau IT (*Information and Technology*). Zaman ini hampir semua memanfaatkan teknologi ini, baik secara langsung maupun tidak langsung. Termasuk juga urusan transportasi. Model-model lama atau tradisional, dimodernisasi dengan memanfaatkan IT. Maka tidak heran jika kemudian hari ojek, taksi, dan bajaj yang dapat dipesan dari aplikasi atau *no-demand*, dengan beragam segmentasi. Bahkan misalnya ojek, mulai dari segmen yang umum hingga segmen yang khusus untuk para perempuan.

Dengan berkembangnya teknologi informasi memberikan dampak-dampak yang nyata terhadap kelangsungan hidup dalam masyarakat, contohnya cara masyarakat bertransaksi dalam dunia bisnis saat ini. Internet merupakan salah satu penunjangnya, internet sendiri berfungsi sebagai salah satu cara berkomunikasi dimanapun dan kapanpun.

Teknologi informasi dan komunikasi telah dimanfaatkan dalam kehidupan sosial masyarakat, dan telah memasuki berbagai faktor kehidupan baik sektor pemerintahan, bisnis, perbankan, pendidikan, kesehatan, dan kehidupan pribadi. Manfaat teknologi informasi dan komunikasi selai memberikan dampak positif juga disadari memberi peluang untuk dijadikan sarana melakukan kejahatan baru. Sehingga dapat dikatakan bahwa teknologi dan informasi berbasis online ini bagaikan pedang bermata dua, dimana selai memberikan kontribusi positif bagi peningkatan kesejahteraan, kemajuan, dan peradaban manusia, juga menjadi sarana potensial dan sarana efektif untuk melakukan perbuatan melawan hukum.

Saat ini banyak bisnis mulai bermunculan dengan memanfaatkan perkembangan teknologi itu sendiri, salah satunya adalah kemunculan bisnis penyedia layanan jasa transportasi Ojek yang berbasis Online yang disebut Ojek Online. Dengan adanya ojek online ternyata sekarang memberikan solusi dan menjawab berbagai kekhawatiran masyarakat akan layanan transportasi umum. Kemacetan ibukota dan ketakutan masyarakat dengan keamanan transportasi umum misalnya sudah dijawab dengan kehadiran ojek online yang memberikan kemudahan dan kenyamanan bagi penggunanya sendiri.

Era perkembangan internet ditengah-tengah pertumbuhan penduduk yang begitu pesat, internet sangat dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan masyarakat. Kehadiran jasa transportasi berbasis online yang menggunakan internet sangat berpengaruh bagi masyarakat dalam segala aktifitas secara cepat dan efisien.

Layanan transportasi *online* memang sangat menarik. Pengguna hanya tinggal mengetukkan ujung jari, dengan begitu transportasi yang akan datang langsung ke tempat pelanggan/konsumen ingin dijemput. Ini sangat berbeda dengan sebelumnya, dimana pelanggan harus jalan ke pangkalan ojek, atau menyetop taksi di pinggir-pinggir jalan.

Terkait yang sangat fenomena aplikasi berbasis *online* saat ini, dapat ketahui sebelum kemunculan dan maraknya aplikasi seperti Gojek, GrabBike, GrabTaxi, maupun aplikasi lainnya, kita telah mengenal terlebih dahulu Uber. Perusahaan aplikasi berbasis *online* ini dilahirkan oleh Garret Camp dan Travis kalanick di kota San Fransisco, Amerika Serikat sekitar pada tahun 2009. Di San Fransisco

pun sekarang yang beroperasi tidak hanya Uber tetapi ada pesaing terbesarnya yaitu, *Lyft* dan *SideCar*. (Sagala Enjelina, 2016:2)

Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi *online* ini sebenarnya merupakan jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang dengan mudah didapatkan, nyaman, cepat, dan lebih murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis *online* ini dibutuhkan oleh banyak orang atau masyarakat khususnya di kota-kota besar.

Saat ini banyak transportasi online salah satunya yaitu Gocar, Gocar merupakan salah satu bentuk inovasi dari transportasi. Inovasi ini dilakukan agar masyarakat lebih praktis dalam menggunakan transportasi umum khususnya. Gocar merupakan aplikasi yang digunakan untuk melakukan pesanan transportasi online. Aplikasi Gocar bisa diakses melalui telepon pintar, dengan cara mengunduh aplikasi tersebut.

Dalam aplikasi ojek online ini sangat mengedepankan faktor keamanan bagi para pengguna. Biasanya didalam aplikasi sudah tersedia informasi lengkap tentang pengemudi seperti nama, kontak, dan foto pengemudinya. Kemudian layanan ojek ini hanya bisa didapatkan dengan pemesanan via aplikasi, sehingga pelanggan bisa memastikan keamanan dan akuntabilitasnya.

Diakibatkan banyaknya masyarakat menggunakan jasa transportasi online ini, hal ini juga menjadi kesempatan bagi pelaku kejahatan. Berdasarkan data dari kantor gojek cabang Pekanbaru dalam kurun waktu 6 bulan terakhir telah terjadi kejahatan pada gojek sebagai berikut:

Tabel 1.1 Jumlah Kasus pada *Driver* Gojek Di Kota Pekanbaru Tahun 2017

No	Tahun 2017	Banyak Kasus	Jenis Kasus
1	Juli	3	2 kasus penganiayaan dan 1 kasus pelecehan
2	Agustus	8	5 kasus penganiayaan, 1 kasus pelecehan, dan 2 kasus penipuan
3	September	3	3 kasus penganiayaan
4	Oktober	9	5 kasus penganiayaan, 2 kasus penipuan, 1 kasus pelecehan, 1 kasus pembunuhan dengan motif pencurian
5	November	5	3 kasus penipuan dan 2 kasus penganiayaan
6	Desember	4	3 kasus penipuan dan 1 kasus penganiayaan
Jumlah		32	

Sumber: Kantor Gojek Cabang Pekanbaru 2017

Berdasarkan pada tabel diatas dapat diketahui kejahatan sering menimpa driver gojek. Salah satunya terjadi pada kasus berikut ini: Empat dari enam pelaku pembunuhan sopir taksi online di Pekanbaru Riau, yang jasadnya dibuang di kebun sawit ditangkap. Keempatnya adalah FH,MP,LB dan V. enam tersangka ini merupakan pelaku pembunuhan terhadap sopir Go-Car bernama Ardhie Nuraswan beberapa waktu lalu, pelaku ditangkap pada Selasa (28/11/2017). Dari pemeriksaan pelaku diketahui bahwa kasus pencurian dengan kekerasan terhadap sopir Go-Car ini sudah terencana. Mereka sengaja melakukan untuk membunuh karena sudah mempersiapkan tali untuk menjerat leher korban. Aksi pembunuhan

itu terjadi pada 22 Oktober 2017 dini hari. Kronologinya dimulai saat salah satu pelaku memesan Go-Car disebuah tempat karaoke di wilayah Tampan, Pekanbaru. Tidak lama, datang korban dengan menggunakan mobil Suzuki Ertiga. Para pelaku mengaku akan ketoilet bus di wilayah Tampan. Saat diperjalanan itulah, salah satu menjerat leher korban dengan tali. Pelaku yang lain ikut menghabisi korban (<http://www.pekanbaru.tribunnews.com>).

1.2 Rumusan Masalah

Adapun rumusan masalah penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimanakah jaminan yang didapat oleh Driver transportasi online?

1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Adapun tujuan penelitian ini adalah:

- a. Untuk mengetahui faktor penyebab kejahatan penggunaan transportasi *online*.
- b. Untuk mengetahui bagaimana pola pencegahan kejahatan yang berkaitan dengan jaminan keselamatan pada *driver* transportasi *online*.

2. Kegunaan Penelitian

- a. Secara Praktis

Sebagai bahan masukan bagi jajaran kepolisian untuk mengantisipasi terjadinya tindak kejahatan.

- b. Secara Teoritis

Berguna dalam menambah atau memperkaya wawasan pengetahuan dan mengembangkan pengetahuan penulis terhadap kejahatan penggunaan transportasi online.

c. Bagi Akademis

Dapat digunakan sebagai acuan dan perbandingan untuk melakukan penelitian sejenis dalam rangka mendapatkan hasil yang lebih baik dan dapat memberi sumbangsih dalam dunia pengetahuan tentang upaya pengurangan tindak kejahatan.



BAB II

STUDI KEPUSTAKAAN

2.1 Studi Kepustakaan

2.1.1 Konsep Jaminan

Macam-macam jaminan menurut terjadinya yaitu jaminan yang lahir karena ditentukan oleh UU yaitu jaminan umum dan jaminan yang lahir karena perjanjian yaitu jaminan khusus. Menurut sifatnya jaminan sendiri yang bersifat kebendaan adalah jaminan yang berupa hak mutlak atas suatu benda yang mempunyai ciri-cirinya mempunyai hubungan langsung atas benda tersebut. Yang dimaksud dengan Jaminan perorangan yaitu jaminan yang menimbulkan hubungan secara langsung pada perorangan, hanya dipertahankan terhadap pembuat kesepakatan. (Sri Soedewi M. Sofwan, 2013).

1.1.2 Konsep Keselamatan

Pengertian keselamatan kerja secara keilmuan adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja. Adapun di Negara Republik Indonesia, Undang-Undang Dasar 1945 yang mengisyaratkan dengan setiap warga Negara Republik Indonesia berhak mendapatkan yang layak bagi kemanusiaan. Dan pekerjaan baru memenuhi kelayakan bagi kemanusiaan apabila keselamatan tenaga kerja dalam menjalankan pekerjaan terjamin (UUD 1945 pasal 27).

Keselamatan kerja dapat diartikan sebagai suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga

kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat yang adil dan makmur. Harus kita ketahui bahwa Perlindungan tenaga kerja dapat meliputi aspek-aspek yang cukup luas yaitu perlindungan keselamatan, kesehatan, pemeliharaan moral tenaga kerja serta perlakuan yang sesuai dengan martabat manusia dan moral agama yang sudah ditetapkan.

Keselamatan kerja juga dapat diartikan dengan kondisi keselamatan yang bebas dari resiko kecelakaan dan kerusakan dimana kita bekerja yang mencakup/memuat tentang kondisi bangunan, kondisi mesin, peralatan keselamatan, dan kondisi pekerja (Simanjuntak, 2005:39).

Keselamatan kerja merupakan suatu pemikiran dan upaya untuk menjamin keutuhan dan kesempurnaan baik jasmaniah maupun rohaniah tenaga kerja pada khususnya, dan manusia pada umumnya, hasil karya dan budaya untuk menuju masyarakat adil dan makmur. Berdasarkan pendapat para ahli yang telah diuraikan diatas maka peneliti dapat menyimpulkan keselamatan kerja merupakan sebuah upaya perusahaan untuk menjadikan susasana kerja yang aman dan nyaman bagi karyawan, hal itu bertujuan untuk mencegah bahaya saat bekerja.

Dalam keselamatan kerja ada Indikator-indikator dari keselamatan kerja menurut Sedarmayanti (2009:118) terdiri dari 3 faktor, diantaranya:

1. Faktor lingkungan kerja
2. Faktor manusia (karyawan), terdiri dari :

- a. Faktor fisik dan mental seperti otot lemah, emosi dan syaraf tidak stabil, kurang penglihatan atau pendegaran, lemah badan, lemah jantung dan organ serta reaksi mental lambat.
 - b. Pengetahuan dan keterampilan seperti kurang pengalaman, kurang memperhatikan metode kerja dan memiliki kebiasaan yang salah.
 - c. Sikap seperti malas, kurang perhatian, sombong, hubungan yang kurang baik, kurang teliti, tidak memikirkan akibat.
3. Faktor alat dan mesin kerja yang meliputi:
- a. Penjelasan atau penerangan yang kurang,
 - b. Kerusakan teknis,
 - c. Mesin yang tidak terjaga

1.1.3 Konsep Driver

Pengemudi atau *driver* dalam bahasa asing merupakan orang yang sedang mengemudi kendaraan baik itu motor ataupun bukan kendaraan motor lainnya seperti tukang becak yang mengemudi becak, kusir yang mengendarai bendi. Dan untuk pengemudi sepeda motor disebut pengendara sedang pengemudi mobil disebut sebagai sopir.

Dalam berkendara seorang pengemudi diwajibkan mengikuti aturan tata cara berlalu lintas yang telah diatur sesuai UU lalu lintas. Di Indonesia untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM) seseorang harus mengikuti ujian teori dan praktik mengemudi terlebih dahulu. Yang menerbitkan surat izin mengemudi di Indonesia ialah satuan lalu lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia,

sedangkan untuk surat izin mengemudi Internasional diterbitkan oleh Ikatan Motor Indonesia (IMI).

1.1.4 Konsep Transportasi

Transportasi merupakan bidang yang sangat luas karena mencakup seluruh kegiatan dalam kehidupan tidak terlepas dari transportasi. Seiring majunya kehidupan manusia dan budaya saat ini alat transportasi juga terus tumbuh dan berkembang. Suatu kemajuan dalam masyarakat ditandai dengan meningkatnya mobilitas dan prasarana yang memadai. Landasan para ahli dikemukakan untuk memecahkan permasalahan, seperti yang dikemukakan oleh Widyahartono (2006:15) menyebut bahwa transportasi memungkinkan pemindahan manusia dan barang secara sistematis ke tempat lain. Ini merupakan hal penting dalam distribusi barang dan jasa. Dapat disimpulkan pengertian transportasi serta kerangka pemahaman tentang transportasi. Siregar (2009:68) menyatakan bahwa perpindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Hal-hal yang terlihat dari pengertian menurut ahli yaitu:

- a. Ada kendaraan yang digunakan sebagai alat angkut
- b. Ada jalan yang dilewati oleh angkut darat
- c. Memiliki muatan yang diangkut

Membahas tentang transportasi adalah sarana untuk memindahkan barang-barang maupun orang yang tidak terlepas dengan adanya faktor ekonomi. Kamaludin (1997:66) mengemukakan bahwa transportasi atau angkutan memiliki

fungsi yaitu untuk melakukan pemindahan seperti manusia, hewan dan barang dari suatu tempat asal ke tempat tujuan yang memiliki kegunaan tempat dan kegunaan waktu.

Prawiro juga mengemukakan pendapat dalam menjembatani kegiatan produksi dan konsumsi, transportasi berfungsi antara lain yaitu: menjembatani barang dan jasa saat diperlukan, memindahkan barang dan jasa, serta menjaga kestabilan harga barang yang dipasarkan. Fungsi tersebut dilaksanakan oleh fungsi transportasi dalam menjamin kestabilan dan kemantapan dalam hal barang dan jasa dari suatu tempat ketempat lain (Nining R, 2003:212).

1.1.5 Konsep Go-Jek

Terkait dengan adanya aplikasi berbasis *online*, kita mengetahui sebelum muncul dan maraknya aplikasi transportasi online seperti GOjek, Grab Bike, Grab Taxi, dan beberaa aplikasi lainnya, tapi Uber telah ada terlebih dahulu di Indonesia. Garret Camp dan Travis Kalanick di Kota San telah dilahirkan perusahaan aplikasi berbasis online. Disana tidak hanya Uber saja tetapi ada pesaing terbesarnya yang disebut Lyft dan Sidecar. Pada negara lainnya seperti halnya di Asia, aplikasi transportasi berbasis online pun sudah ada seperti *Easy Taxi* serta *Ola* di India (P.E. Montaines, 2013: volt 1)

Fenomena jasa transportasi berbasis aplikasi online saat ini sebenarnya adalah jawaban atas kebutuhan masyarakat akan transportasi yang mudah didapatkan, nyaman, cepat, dan murah. Banyak faktor yang membuat aplikasi berbasis online ini dibutuhkan oleh banyak masyarakat khususnya di kota-kota

Adapun tujuan dan manfaat dari lahirnya jasa transportasi berbasis aplikasi online sendiri adalah sebagai berikut:

- a. Lebih praktis dan mudah digunakan. Layanan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini cukup menggunakan telepon pintar yang sudah menggunakan internet dan aplikasi jasa transportasi online yang ada didalamnya, kita dapat melakukan pemesanan layanan jasa transportasi.
- b. Lebih transparan. Dengan jasa transportasi berbasis online ini juga memungkinkan pelanggan mengetahui dengan pasti setiap informasi jasa transportasi online secara detail seperti nama drivernya, nomor kendaraan, posisi kendaraan yang akan dipakai, waktu perjalanan yang ditempuh, lisensi pengemudi dan lain sebagainya.
- c. Lebih terpercaya, maksudnya disini lebih terpercaya adalah para pengemudi atau driver sudah terdaftar didalam perusahaan jasa transportasi berbasis aplikasi online ini berupa identitas lengkap dan perlengkapan berkendara yang sesuai Standar Nasional Indonesia (SNI) sehingga dapat meminimalisir resiko kerugian terhadap pengguna jasa transportasi ini.
- d. Adanya asuransi kecelakaan bagi pengguna dan pengemudi, salah satu perusahaan jasa transportasi berbasis online yaitu gojek telah melakukan *MOU*/kerjasama dengan perusahaan asuransi Allianz dalam memberikan perlindungan asuransi kecelakaan bagi para pengguna jasa transportasi gojek online.

Berikut ini adalah jenis layanan gojek serta penjelasannya:

1. *Go-Ride*

Layanan *Go-Ride*, yaitu mengantarkan pelanggan dari lokasi penjemputan ke lokasi tujuannya. Pelanggan akan memasukkan lokasi penjemputan dan lokasi tujuan pada aplikasi ketika memesan layanan *Go-Ride*. *Go-Ride* salah satu sarana transportasi yang memudahkan pengguna menentukan tujuan pengantaran serta yang terpenting menjamin kenyamanan dan kemudahan.

2. *Go-Food*

Go-Food merupakan layanan pesan antar makanan pada aplikasi GOjek didalamnya tergabung lebih dari Rp 75.000 restoran yang terdaftar diaplikasi Gojek. Layanan pada *Go-Food*, akan membelikan makanan yang dipesan oleh pelanggan dan mengantarkannya ke lokasi pelanggan sesuai dengan keterangan di aplikasinya. Maksimal jarak pengantaran pada layanan *Go-Food* adalah 25 Km.

3. *Go-Send*

Layanan *GO-Send* adalah layanan yang akan mengantarkan barang dari pelanggan ke tempat tujuan sesuai dengan pemesanan di aplikasinya. Anda dapat mengantarkan barang dalam satu area yang sama dengan maksimal berat barang 20 Kg dan maksimal ukuran 70x50x50 Cm.

4. *Go-Mart*

Go-Mart merupakan layanan belanja instan untuk membeli barang dari berbagai macam toko yang telah tersedia di aplikasi. Pada layanan *Go-Mart*, kita akan membelikan dan mengantarkan barang sesuai dengan pemesanan pelanggan di aplikasinya.

5. *Go-Shop*

Go-Shop merupakan layanan belanja yang memudahkan pelanggan untuk membeli barang atau makanan di toko yang tidak terdaftar pada layanan *Go-Food* dan *Go-Mart* dalam satu area yang sama. Lokasi pembelian dan pengantaran sesuai dengan yang tertera pada pemesanan pelanggan di aplikasi. Maksimal jarak pengantaran dari tempat belanja ke lokasi.

6. *Go-Med*

Go-Med yang kini bekerja sama dengan Halodoc, merupakan layanan untuk pelanggan yang ingin membeli seperti obat, vitamin dan kebutuhan kesehatan lainnya di apotek berlisensi yang sudah tersedia dilayanan *Go-Med*. Pada layanan *Go-Med*, kita akan membelikan dan mengantarkan obat atau kebutuhan kesehatan.

7. *Go-Busway*

Go-Busway adalah layanan yang membantu pelanggan untuk melihat jadwal layanan bus Transjakarta. Pada layanan ini anda akan mengantarkan pelanggan dari tempat penjemputan ke halte Transjakarta pilihan pelangga menggunakan layanan *Go-Ride*. *Go-Busway* hanya tersedia di Jakarta.

1.1.6 Konsep Online

Dengan berkembangnya telepon pintar di Indonesia khususnya yang memiliki fitur aplikasi yang menghubungkan pengguna telepon pintar ke internet. Dengan berkembangnya teknologi aplikasi, hal ini dimanfaatkan sbagai sranan

untuk berbisnis.hal ini merupakan hasil kreativitas pelaku usaha yng meihat adanya peluang untuk berbisni diantara pembeli dan penjual jasa (Yenda,2015:3).

Saat ini itulah yang dikembangkan para pelaku usaha untuk berbisnis dengan menciptakan teknologi aplikasi yang digunakan untuk menghubungkan antara masyarakat pengguna dan pelaku usaha (Andika Wijaya, 2016:28). Perusahaan yang bergerak dibidang jasa transportasi berbasis aplikasi online ini sendiri sebelumnya diatur dalam Surat Pemberitahuan Nomor: UM.3012/1/21/Phb/2015 tanggal 9 November 2015 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia Bapak Ignasius Jonan. Namun beberapa waktu lalu Surat Pemberitahuan tersebut menuai pro dan pro kontra yang mengakibatkan terjadinya perdebatan keras maupun bentrokan antara kepentingan transportasi online dan transportasi konvensional. Maka dari itu untuk menengahi konflik dikalangan masyarakat terkait kehadiran taksi online tersebut , pemerintah melalui Menteri Perhubungan dan Komisi V DPR RI akhirnya secara resmi menerbitkan aturan regulasi terbaru mengenai transportasi umum, yakni melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) No. 32 Tahun 2016 tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Tidak Dalam Trayek seperti Taksi, angkutan sewa, carter, pariwisata, dan termasuk didalamnya layanan taksi online.

Dalam Peraturan menteri perhubungan tersebut juga mengatur tentang perusahaan jasa transportai berbasis aplikasi online wajib memiliki izin yang dikenakan Penerimaan Negara Bukan Pajak (PNBP) dan perusahaan jasa tersebut haruslah berbadan hukum Indonesia. Teknologi aplikasi sendiri yang digunakan

untuk memesan barang dan jasa menggunakan sistem dan jaringan elektronik untuk menghubungkan konsumen. Akses ke pasar yang secara mudah dan sangat cepat, menjadi nilai jual dari teknologi aplikasi tersebut. Karenanya, penggunaan teknologi juga tidak lepas dari unsur-unsur seperti penggunaan uang elektronik, penyimpanan data elektronik, dan unsur-unsur lain yang merupakan bagian dari perdagangan elektronika atau *e-commerce*. Pada Saat ini bermunculan berbagai perusahaan jasa berbasis teknologi aplikasi yang berfungsi untuk mempertemukan masyarakat sebagai pembeli dan penjual secara cepat dan sangat praktis di Indonesia. Sehingga masyarakat Indonesia lebih mudah memilih transportasi berbasis aplikasi online sesuai berkehendak dan kebutuhannya masing-masing.

1.2 Landasan Teori

2.2.1 Teori Pencegahan Kejahatan

Penelitian ini akan menggunakan teori strategi pencegahan kejahatan, *Situational Crime Prevention* atau strategi pencegahan kejahatan pada waktu tertentu pada dasarnya pendekatan ini lebih menekankan bagaimana caranya mengurangi kesempatan bagi pelaku untuk melakukan tindak kejahatan, terutama pada situasi, tempat dan waktu tertentu dapat terjadinya tindak kejahatan. Pendekatan *situational crime prevention* adalah melakukan pencegahan kejahatan dengan cara membuat target menjadi kurang memiliki nilai serta meningkatkan resiko dan usaha untuk melakukan kejahatan. Dengan demikian, seorang pencegahan kejahatan harus memahami pikiran rasional dari para pelaku kejahatan.

Pendekatan ini memiliki tiga indikator, yaitu:

- a. Akan diarahkan pada kejahatan yang begitu spesifik,
- b. Akan melibatkan manajemen, desainnya atau memanipulasi keadaan lingkungan sekitarnya dengan cara yang begitu sangat sistematis.
- c. Akan menjadikan kejahatan sebagai suatu hal yang sulit untuk menjadi, dan akan mengkondisikan bahwa kejahatan yang dilakukan akan sangat kurang menguntungkan bagi pelaku kejahatan. (Clarke dalam Sanusi, 2007:89).

Berniat melakukan kejahatan secara menyeluruh, pada pendekatan ini lebih memfokuskan pendekatannya terhadap situasi tertentu yang berpotensi mendukung terjadinya tindak kejahatan. Clarke dalam Sanusi (2007:89) kemudian dengan mengembangkan beberapa penelitian tentang *situational crime prevention* yang diiringi dengan penyajian data secara sistematis guna untuk melengkapi penelitiannya. Sejalan dengan perkembangannya, saat ini ada 25 kategori pendekatan *situational crime prevention* ada lebih dari 200 kasus penelitian.

Situational crime prevention tujuannya mencari cara yang mudah atau sederhana untuk mengurangi tindak kejahatan melalui tiga langkah umum, yaitu:

1. Dengan cara membuat desain keamanan.
2. Dengan cara mengorganisasi prosedur yang efektif, yaitu melalui serangkaian upaya perencanaan dan penggunaan prinsip-prinsip manajemen.
3. Dengan cara mengembangkan produk yang aman, yaitu menciptakan produk yang sulit dicari atau disalah gunakan. (Clarke dalam Sanusi, 2007:89).

Pada kerangka atau bagan ini sendiri digunakan dan disesuaikan dengan jenis tindak kejahatan yang akan dicegah melalui identifikasi karakter dan situasi

yang begitu berpengaruh. Beranjak dari identifikasi karakter tindak kejahatan dan situasi yang begitu mendukung, serta upaya pencegahan kejahatan secara situasional yang tidak lain yaitu bertujuan untuk menciptakan suatu pola atau desain kondisi yang dapat menghalangi atau mencegah kejahatan. Terkadang desain penangkalan kejahatan hanya berkaitan dengan pemikiran sederhana tentang “*target hardening*”, tetapi bila didalami maka pemikiran ini akan lebih luas lagi mencakup beberapa teknik yang dapat mereduksi faktor-faktor pendorong penyebab terjadinya kejahatan.

Social crime prevention dapat dikatakan sebagai pendekatan yang berusaha untuk mengurangi atau mencegah kejahatan dengan jalan mengubah atau menata pola kehidupan sosial dari pada bentuk fisik dan lingkungan. Pencegahan kejahatan dengan pendekatan ini sangat menuntut intervensi dari pemerintah yang membentuk atau menyusun kebijakan dan penyedia fasilitas (alat-alat) bagi masyarakat dalam upaya untuk mengurangi perilaku-perilaku kriminal dengan mengubah kondisi sosial masyarakat, pola perilaku, serta nilai-nilai atau disiplin-disiplin yang ada di tengah masyarakat.

Pendekatan sosial ini sendiri lebih menekankan kepada bagaimana supaya akar dari penyebab kejahatan dapat ditumpas ke akar-akarnya. Sasaran penyuluhan yang dilakukan oleh sang pembuat kebijakan adalah masyarakat umum dan pelaku-pelaku yang sanagat berpotensi melakukan kejahatan. Pendekatan ini memiliki hasil dalam waktu jangka panjang, namun sangat sulit untuk mendapatkan hasil secara instan karena dibutuhkan pengubahan pola sosial masyarakat secara menyeluruh.

Fokus utama dari pencegahan kejahatan dengan pendekatan sosial ini yaitu kepada anak-anak dan remaja, dan juga kelompok-kelompok yang termarginalkan. Pada Strategi Pencegahan kejahatan dengan pendekatan sosial ini dapat dibagi menjadi 5 era, yaitu:

- a) Pencegahan kejahatan terhadap anak usia dini atau yang berada dalam masa perkembangan,
- b) Pendekatan pengembangan masyarakat,
- c) Pencegahan yang memiliki fokus pada lembaga-lembaga seperti sekolah dan perusahaan yang memiliki karyawan (bukan individu),
- d) Pencegahan dengan cara pengalihan program untuk kelompok-kelompok yang beresiko,
- e) Media dan publikasi lain yang bertujuan untuk mensosialisasikan perubahan nilai-nilai.

Community-based crime prevention dapat dikatakan sebagai pencegahan yang berupa operasi didalam masyarakat dengan cara melibatkan masyarakat secara aktif untuk bekerja sama dengan lembaga lokal pemerintah dalam menangani masalah-masalah yang berkontribusi untuk terjadinya kejahatan, kenakalan, dan gangguan kepada masyarakat. Pada pendekatan community-based crime prevention ini anggota masyarakat adalah kunci dalam mengatasi kejahatan-kejahatan yang terjadi. Hal ini dapat dicapai dengan memperbaiki kapasitas dari anggota masyarakat, melakukan pencegahan secara kolektif, dan memberlakukan kontrol sosial informal.

Pencegahan kejahatan berbasis masyarakat ini sendiri terdiri dari:

- a) *Community Policing*, yaitu merupakan pendekatan kebijakan yang mempromosikan dan mendukung strategi untuk mengatasi masalah kejahatan melalui kemitraan polisi dengan masyarakat.
- b) *Neighborhood Watch*, yaitu merupakan sebuah strategi pencegahan masyarakat, masyarakat ikut mencegah mengatur dan melaporkan kejahatan yang ada di sekitar lingkungan mereka.
- c) Pemberlakuan program-program seperti *Comperhensive Communities*, yaitu yang menggabungkan beberapa pendekatan untuk menangani masalah didalam masyarakat.
- d) Aktivitas penegakan hukum khusus yang berhubungan sangat erat dengan kejahatan.

2.2.2 Teori Aktivitas Rutin

Teori aktivitas rutin oleh Dermawan (2000) ada tiga elemen yang dapat sangat mempengaruhi mudahnya muncul tindak kejahatan, diantaranya pelaku yang mempunyai motivasi untuk melakukan kejahatan, adanya sasaran yang cocok dan ketidak hadiran sistem penjagaan yang cakap. Berikut ini penjelasannya:

1. Adanya pelaku yang termotivasi.

Adanya dorongan-dorongan pribadi yang menjadikan kejahatan sebagai narasumber utama. Dorongan berupa kewajiban dan juga kebutuhan.

2. Adanya sasaran yang cocok

Adanya sasaran yang cocok berarti adanya kondisi yang sangat aman untuk melakukan kejahatan. Kesempatan ini merupakan suatu gambaran bahwa pada

suatu tempat yang dapat dikaitkan dengan kondisi lingkungan pelaku, seperti jauh dari kediaman masyarakat, tidak adanya pengawasan, tidak adanya indikasi kecurigaan dan prasangka.

3. Ketiadaan penjaga

Pelaku kejahatan biasanya melakukan aksinya didasarkan pada pengamatan ilmiah tentang karakteristik individu, kebiasaan berperilaku calon korban dan tingkat “pengawasan” korban. Jika sistem pengamanan lingkungan tidak memungkinkan proteksi terhadap korban atau calon korban, maka pelaku kejahatan dapat dengan mudah melakukan kejahatannya.

Selain itu terdapat teori lain yang mendukung usulan penelitian ini. Teori yang dikemukakan oleh E.H.Sutherland dan Creese (Ramli Atmasasmita, 1983:62) yang mengemukakan bahwa dalam *crime prevention* dalam pelaksanaannya ada dua buah metode yang biasa dipakai untuk mengurangi frekuensi dari kejahatan. Penanggulangan kejahatan yaitu melakukan upaya-upaya dalam aktivitas *preventif* dan berupaya memperbaiki perilaku seseorang yang telah bersalah di lembaga masyarakat atau penanggulangan kejahatan bisa dilakukan secara *preventif* dan *represiv*.

a. Upaya *preventif*

Penanggulangan kejahatan dengan secara *preventif* dapat dilakukan untuk menanggulangi atau mencegah terjadinya atau timbulnya kejahatan yang pertama kali. Mencegah kejahatan itu lebih baik dari pada mencoba untuk mendidik penjahat menjadi lebih baik lagi, sebagaimana semboyan dalam studi kriminologi yaitu suatu usaha-usaha memperbaiki penjahat

perlu diperhatikan dan diarahkan kembali supaya tidak terjadi kembali kejahatan ulangan atau kejahatan yang sama. Sangat beralasan bila upaya preventif diutamakan karena upaya preventif dapat dilakukan oleh siapa saja dan tanpa suatu keahlian khusus dan economic. Barnest dan Teeters (Ramli Atmasasmita, 1983:79) menunjukkan beberapa cara untuk mengurangi kejahatan yaitu:

1. Menyadari bahwa akan adanya kebutuhan-kebutuhan untuk mengembangkan dorongan-dorongan sosial ataupun tekanan-tekanan sosial dan tekanan ekonomi yang dapat mempengaruhi tingkah laku seseorang menuju ke arah tindak kejahatan.
2. Memusatkan perhatian kepada individu-individu yang menunjukkan potensial kriminal atau social, dan sekalipun potensialitasnya tersebut dikarenakan oleh gangguan-gangguan biologis dan psikologis atau kurangnya mendapatkan kesempatan sosial ekonomis yang cukup baik sehingga mendapatkan suatu kesatuan yang harmonis.

Didalam upaya preventif akan dilakukan bagaimanacara kita untuk melakukan suatu usaha yang positif, dan bagaimana kita menciptakan suatu kondisi seperti keadaan ekonomi, lingkungan, juga kultur masyarakat yang dapat menjadi suatu daya dinamika dalam pembangunan dan bukan sebaliknya seperti menimbulkan ketegangan-ketegangan sosial yang mendorong timbulnya perbuatan-perbuatan menyimpang dan juga disamping itu bagaimana cara meningkatkan kesadaran dan partisipasi

masyarakat bahwa keamanan dan ketertiban merupakan tanggung jawab bersama.

b. Upaya represif

Upaya represif merupakan suatu upaya untuk penanggulangan kejahatan yang secara konsepsional yang ditempuh setelah terjadinya tindak kejahatan. Penanggulangan dengan upaya represif ini yang dimaksudkan untuk menindak para pelaku kejahatan sesuai dengan perbuatannya serta memperbaikinya kembali agar mereka menyadari bahwa perbuatan yang dilakukannya merupakan perbuatan yang melanggar hukum dan banyak merugikan oranglain atau masyarakat, sehingga tidak akan mengulangi dan orang lain juga tidak akan melakukannya mengingat sanksi yang akan ditanggungnya sangat berat. Dalam membahas sistem represif, pastinya tidak akan terlepas dari yang namanya sistem peradilan pidana. Dimana dalam sistem peradilan pidana paling sedikitnya terdapat 5 (lima) sub-sitem yaitu sub-sistem kehakiman, kejaksaan, kepolisian, pemasyarakatan, dan kepengacaraan, yang merupakan suatu keseluruhan yang terangkai dan berhubungan secara fungsional. Upaya represif dalam pelaksanaannya dilakukan pula dengan menggunakan metode perlakuan (treatment) dan penghukuman (punishment).

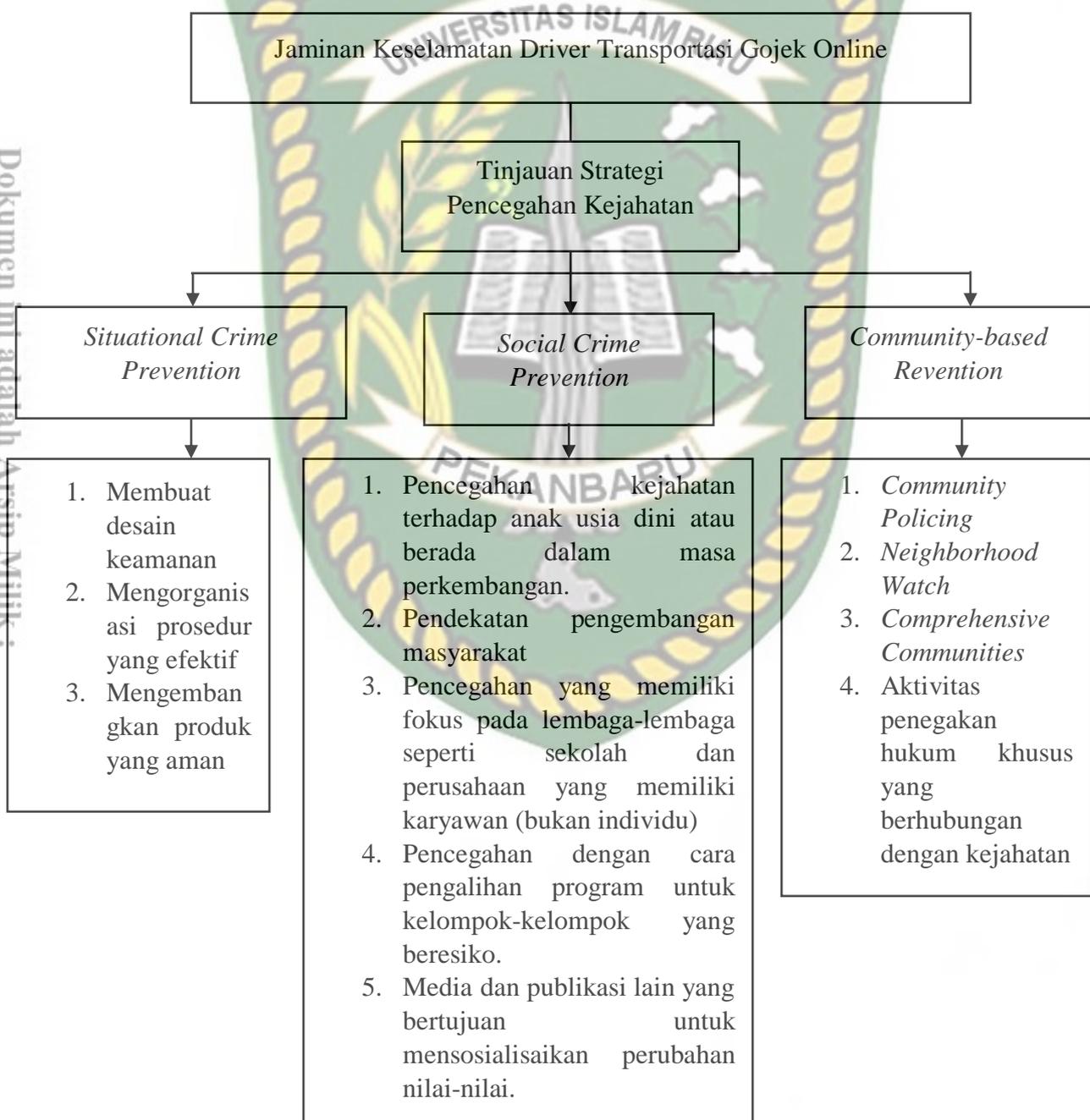
2.3 Kerangka Pemikiran

Berdasarkan penelitian penulis kemudian dijadikan indikator serta fenomena yang terjadi, sehingga penulis mencoba menjelaskan konsep-konsep

teori yang berkaitan dengan Jaminan Keselamatan *Driver* Transportasi *Go-Jek Online* (Tinjauan Strategi Pencegahan Kejahatan).

Untuk lebih jelasnya dapat disimpulkan dalam kerangka pikiran seperti tercantum dalam gambar berikut ini:

Gambar I.1 Kerangka Pemikiran



Sumber: Modifikasi Penulis, 2019

2.4 Konsep Operasional

Konsep operasional digunakan sebagai petunjuk tentang bagaimana suatu variable diukur, dengan menggunakan penilaian yang digunakan untuk mengukur variable secara terperinci. Dimana yang menjadi variable dalam penelitian ini penulis mencoba untuk mengoperasikan konsep tersebut, yakni sebagai berikut:

1. Jaminan yaitu jaminan lahir karena ditentukan oleh UU yaitu jaminan umum dan jaminan yang lahir karena perjanjian yaitu jaminan khusus.
2. Keselamatan kerja secara ilmiah adalah suatu ilmu pengetahuan dan penerapannya dalam usaha mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan dan penyakit akibat kerja.
3. *Driver* adalah orang yang disebut mengemudikan kendaraan bermotor atau orang yang secara langsung mengawasi calon pengemudi yang sedang belajar mengemudikan kendaraan bermotor ataupun kendaraan tidak bermotor seperti pada bendi/dokar disebut juga sebagai kusir, pengemudi becak sebagai tukang becak. Pengemudi mobil tersebut juga sebagai sopir, sedangkan pengemudi sepeda motor disebut juga sebagai pengendara.
4. Transportasi adalah pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.
5. *Gojek* merupakan sebuah layanan *booking* ojek melalui aplikasi Go-Jek yang bisa di *download* di *smartphone* android dan iphone.
6. *Online* adalah istilah saat kita sedang terhubung dengan internet atau dunia maya, baik itu terhubung dengan akun media sosial, *email* dan jenis akun lainnya yang dipakai atau digunakan lewat internet.

7. Kejahatan adalah setiap perbuatan yang dilarang oleh undang-undang atau kegagalan untuk melakukan suatu perbuatan, yang mana diharuskan oleh undang-undang, yang dapat diberikan pidana dalam bentuk denda atau hukuman, hilang kemerdekaan, dibuang keluar daerah, pidana mati dan lain-lain (Dermawan, 2000:23)



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB III

METODOLOGI PENELITIAN

3.1 Tipe Penelitian

Tipe penelitian ini adalah tipe penelitian deskriptif, yaitu yang menggambarkan keadaan yang sebenarnya tentang apa yang terdapat pada saat penelitian dengan cara mengumpulkan data dan mengklarifikasikannya sehingga dapat diperoleh sebuah analisa terhadap masalah-masalah yang dihadapi. Menurut Sugiyono (2013:35) metode penelitian deskriptif adalah metode penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variable mandiri atau lebih (independen) tanpa membuat perbandingan atau menggabungkan antara variable satu dengan yang lain.

Sejalan dengan Sugiyono, menurut Iskandar (2008:17) mengemukakan bahwa metode penelitian deskriptif kualitatif adalah penelitian yang memerlukan pemahaman yang mendalam dan menyeluruh berhubungan dengan objek yang diteliti untuk menjawab permasalahan yang mendapat data-data kemudian dianalisis dan mendapat kesimpulan penelitian dalam situasi dan kondisi tertentu. Penulis menggunakan metode deskriptif analisis berdasarkan data kualitatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara pendekatan terhadap objek yang diteliti untuk mendapatkan data yang akurat.

pada penelitian ilmiah ini penulis menggunakan metode penelitian kualitatif. Sugiyono,2013:7 menjelaskan bahwa penelitian kualitatif merupakan metode baru karena popularitasnya belum lama, metode ini juga dinamakan postpositivistik

karena berlandaskan pada filsafat post positifisme, serta sebagai metode artistik karena proses penelitian lebih bersifat seni (kurang terpola), dan disebut metode interpretive karena data hasil penelitian lebih berkenaan dengan interpretasi terhadap data yang ditemukan di lapangan. Cara yang praktis dilakukan dalam penelitian ini dengan melakukan *in-depth interview* (wawancara mendalam).

3.2 Lokasi Penelitian

Adapun lokasi penelitian dalam penelitian ini akan penulis lakukan di kantor Gojek Online cabang Pekanbaru.

3.3 Informan dan Key Informan

Menurut Burhan Bungin (2007:108), *informan* merupakan orang yang menguasai dan memahami data, informasi, ataupun fakta dari suatu objek penelitian. *Key informan* dan *informan* dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

Tabel III.1 Jumlah Informan Penelitian

No	Responden	Informan	Key Informan
1	Pegawai perusahaan penyedia layanan transportasi online	1	-
2	Driver transportasi online	2	-
3	Kementerian perhubungan wil. IV Riau-Kepri	1	-
4	Pegawai jasa raharja	-	1
5	Konsumen pengguna jasa transportasi online	-	2
6	Kepolisian	-	1
	Jumlah	4	4

Sumber: Modifikasi Penulis, 2019

3.4 Jenis dan Sumber Data

Penelitian ini merupakan objek kriminologi dimana peneliti harus mendapatkan data yang valid. Menurut Mustofa (2013:2) suatu penelitian valid apabila kesimpulan dapat ditarik data yang dikumpulkan dari penelitian adalah benar-benar sesuai dengan ukuran-ukuran atau kriteria-kriteria yang berlaku dan sesuai dengan tradisi analisisnya (paradigma). Adapun data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Data primer, yaitu pengumpulan data penelitian yang berdasarkan hasil wawancara dengan para key informan. Data primer adalah berupa hasil wawancara kepada para informan yang mengenai jaminan keselamatan driver.
2. Data sekunder, yaitu data yang diperoleh dari literature berbagai buku serta data-data kejadian kejahatan pada Gojek dalam kurun waktu 6 bulan terakhir.

3.5 Teknik Pengumpulan Data

Menurut Sugiyono (2012:308) teknik pengumpulan data merupakan langkah yang paling utama dalam penelitian, karena tujuan utama dari penelitian ini adalah mendapatkan data. Teknik pengumpulan data yang biasanya dilakukan untuk survey pengakuan diri terdiri dari beberapa cara diantaranya:

1. Wawancara

Merupakan proses untuk memperoleh keterangan untuk mencapai tujuan penelitian dengan cara melakukan tanya jawab dengan responden atau pihak-pihak yang terkait dengan penelitian.

2. Observasi

Merupakan pengumpulan data dengan mengadakan pengamatan langsung pada objek penelitian untuk memperoleh data yang diperlukan. Dalam hal ini, peneliti mengamati secara langsung keadaan perusahaan.

3. Dokumentasi

Merupakan dokumen-sokumen resmi yang terkait dengan permasalahan yang diangkat.

3.6 Teknik Analisa Data

Teknik analisa data penelitian ini akan menggunakan analisa deskriptif terhadap data kualitatif. Menurut Sugiyono (2012:300) analisa deskriptif yaitu berusaha untuk menganalisa dengan mudah menggunakan dan menjelaskan serta memaparkan secara jelas, akurat dan apa adanya sesuai dengan apa yang menjadi objek penelitian.

3.7 Jadwal Waktu Penelitian

Tabel III.2 Jadwal Waktu Penelitian

No	Jenis Kegiatan	Bulan dan Minggu Ke- 2019															
		Februari				Maret				September				Oktober			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Persiapan dan penyusunan usulan penelitian			x	x												
2	Seminar usulan penelitian					x											
3	Riset						x										
4	Penelitian lapangan							x	x	x							
5	Pengelolaan data dan analisa data										x	x					
6	Konsultasi bimbingan skripsi												x	x			
7	Ujian skripsi															x	
8	Revisi dan pengesahan skripsi																X
9	Penggandaan serta penyerahan skripsi																X

Sumber: Modifikasi Penulis, 2019.

3.8 Rencana Sistematika Laporan Penelitian

Adapun sistematika penulisan usulan penelitian dalam bentuk skripsi ini dibahas dalam 6 BAB, dimana pembahasan-pembahasan BAB mempunyai kaitan antara satu dengan yang lainnya yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada BAB ini dimulai dengan latar belakang masalah, dalam uraian berikutnya dibahas mengenai perumusan masalah, serta tujuan dan manfaat penelitian.

BAB II : STUDI KEPUSTAKAAN DAN KERANGKA PIKIR

Pada BAB ini merupakan landasan teori untuk dapat melakukan pembahasan skripsi lebih lanjut yang mana berbagai teori yang berhubungan dengan penelitian ini, selanjutnya akan diuraikan kerangka pikir, hipotesis.

BAB III : METODOLOGI PENELITIAN

Pada BAB ini terdiri dari tipe penelitian, lokasi penelitian, informan dan key informan, jenis dan sumber data, teknik pengumpulan data, teknik pengolahan data, teknik analisa data, jadwal waktu kegiatan penelitian serta sistematika penulisan.

BAB IV : DESKRIPSI LOKASI PENELITIAN

Pada BAB ini membahas mengenai deskriptif atau penggambaran umum tentang situasi dan kondisi mengenai lokasi penelitian.

BAB V : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada BAB ini terdiri dari hasil penelitian dan hasil pembahasan, yang dilakukan oleh penulis yaitu jaminan keselamatan *driver* transportasi gojek *online* (tinjauan strategi pencegahan kejahatan).

BAB VI : PENUTUP

Pada BAB ini terakhir ini merupakan bab penutup, penulis membaginya kedalam dua sub yaitu kesimpulan dan saran.



BAB IV

GAMBARAN UMUM LOKASI PENELITIAN

1.1 Gambaran Umum Tentang Kota Pekanbaru Provinsi Riau

Awalnya nama Pekanbaru dikenal dengan nama “Senapelan” yang saat itu dipimpin oleh Kepala Suku disebut Batin. Daerah ini terus berkembang menjadi kawasan pemukiman baru dan seiring berjalannya waktu berubah menjadi Dusun Payung Sekaki yang terletak di Muara Sungai Siak. Namun pada tanggal 9 April 1689, telah diperbaharui sebuah perjanjian antara Kerajaan Johor dengan Belanda (VOC) dimana dalam perjanjian tersebut Belanda telah diberi hak yang lebih luas. Diantaranya yaitu pembebasan cukai dan monopoli terhadap beberapa jenis barang dagangan. Selain itu Belanda juga mendirikan Loji di Petapahan yang saat itu adalah kawasan yang maju cukup dan cukup penting. Karena kapal Belanda tidak dapat masuk ke Petapahan, maka dari itu Senapelan menjadi tempat pemberhentian kapal-kapal Belanda, selanjutnya pelayaran ke Petapahan dilanjutkan dengan perahu kecil-kecil.

Dengan kondisi itu Payung Sekaki atau yang disebut dengan Senapelan menjadi tempat penumpukan berbagai komoditi perdagangan baik itu dari luar untuk diangkut ke pedalaman, maupun dari pedalaman untuk dibawa keluar berupa bahan tambang seperti timah, emas, barang kerajinan kayu dan hasil hutan lainnya. Terus berkembang, Payung Sekaki atau Senapelan memegang peran yang sangat penting dalam lalu lintas perdagangan. Letak Senapelan yang sangat strategis dan kondisi Sungai Siak yang begitu tenang dan dalam membuat

perkempungan ini memegang posisi silang baik dari pedalaman Tapung maupun pedalaman Minangkabau dan Kampar.

Hal ini juga ikut merangsang berkembangnya sarana jalan darat melalui jalur Teratak Buluh atau yang disebut jalur Sungai Kelulut, Tangkerang hingga sampai ke Senapelan sebagai daerah yang sangat strategis dan menjadi pintu gerbang perdagangan yang cukup penting pada masa itu. Perkembangan Senapelan sangat erat dengan Kerajaan Siak Sri Indrapura. Semenjak Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah menetap di Senapelan, Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah mendirikan Istana di Kampung Bukit dan diperkirakan Istana tersebut terletak disekitar lokasi Masjid Raya atau masjid Senapelan sekarang. Sultan Abdul Jalil Alamuddin Syah kemudian mengeluarkan ide untuk membuat pekan atau pasar di Senapelan tetapi tidak berkembang. Kemudian usaha yang dirintisnya tersebut dilanjutkan oleh putranya yang bernama Raja Muda Muhammad Ali yang saat itu menyandang gelar Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah meskipun lokasi pasar bergeser disekitar Pelabuhan Pekanbaru saat ini.

Pada akhirnya menurut catatan yang dibuat oleh Imam Suhil Siak, Senapelan yang kemudian lebih populer dengan sebutan Pekanbaru resmi didirikan pada tanggal 21 Rajab bertepatan dengan hari Selasa tahun 1204 H bersamaan dengan 23 Juni 1784M oleh Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah yang saat itu dibawah pemerintahan Sultan Yahya yang kemudian dinobatkan sebagai hari jadi Kota Pekanbaru. Sejak ditinggalkan oleh Sultan Muhammad Ali Abdul Jalil Muazamsyah, penguasaan Senapelan diserahkan

sepenuhnya kepada Datuk Bandar yang selanjutnya dibantu dengan rekan-rekannya yaitu empat Datuk besar yang dikenal dengan Datuk Lima Puluh, Datuk Tanah Datar, Datuk Pesisir dan Datuk Kampar. Mereka tidak memiliki wilayah sendiri namun tetap mendampingi Datuk Bandar. Keempat Datuk tersebut bertanggung jawab sepenuhnya kepada Sultan Siak dan berjalannya pemerintahan berada sepenuhnya ditangan Datuk Bandar.

Selanjutnya perkembangan tentang pemerintahan di Kota Pekanbaru selalu mengalami perubahan, berikut rincian perubahan dari masa ke masa di kota pekanbaru:

- a. SK Kerajaan Bershuit Van Inlandsch Zelfbestuur Van Siak Nomor 1 pada tanggal 19 Oktober 1919, Pekanbaru bagian dari Kerajaan Siak yang disebut District,
- b. Pada Tahun 1932 Pekanbaru masuk wilayah Kampar Kiri dipimpin oleh seorang Controleor berkedudukan di Pekanbaru,
- c. Pada Tanggal 8 Maret 1942 Pekanbaru dipimpin oleh seorang Gubernur Militer Go Kung, Distrik menjadi UGM yang dikepalai oleh GUNCO,
- d. Ketetapan Gubernur Sumatera di Medan pada tanggal 17 Mei 1946 Nomor 103, Pekanbaru dijadikan daerah otonom yang disebut Haminte atau Kota B,
- e. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1948 Kabupaten Pekanbaru diganti dengan Kabupaten Kampar, Kota Pekanbaru diberi status Kota Kecil,
- f. Undang-Undang Nomor 8 tahun 1956 menyempurnakan status Kota Pekanbaru sebagai Kota Kecil,

- g. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1957 status Pekanbaru menjadi Kota Praja,
- h. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor 52/1/444/25 pada tanggal 20 Januari 1959 Pekanbaru menjadi Ibukota Provinsi Riau,
- i. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1965 resmi pemakaian nama kota dengan sebutan Kota madya Pekanbaru,
- j. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah sebutan Kotamadya berubah menjadi Kota Pekanbaru.

Berdasarkan Penetapan Gubernur Sumatera di Medan Nomor 103 pada tanggal 17 Mei 1956, Kota Pekanbaru dijadikan Daerah Otonomi yang selanjutnya disebut Haminte (Kota Baru) sekaligus dijadikan Kota Praja Pekanbaru. Kemudian pada tahun 1958, Pemerintahan Pusat yang dalam hal ini Kementerian Dalam Negeri Republik Indonesia mulai menetapkan ibukota Provinsi Riau secara permanen. Sebelumnya Kota Tanjung Pinang Kepulauan Riau ditunjuk sebagai ibukota Provinsi hanya bersifat sementara. Dalam hal ini Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia telah mengirimkan surat kawat kepada Gubernur Riau pada tanggal 20 Agustus 1958 Nomor Sekr. 15/15/6.

Kemudian untuk menanggapi maksud surat kawatnya tersebut dengan penuh rasa pertimbangan yang dapat dipertanggung jawabkan, maka Badan Penasehat meminta kepada Gubernur supaya membentuk suatu Panitia Khusus. Dengan Surat Keputusan Gubernur Kepala Daerah Swatantra tingkat I Riau pada tanggal 22 September 1958 Nomor 21/0/3-D/58 dibentuk panitia Penyelidik Penetapan Ibukota Daerah Swatantra Tingkat I Riau. Panitia ini telah

berkeliling ke seluruh daerah di Riau untuk mendengar pendapat pemuka masyarakat, penguasa Perang Riau Daratan dan Penguasaan Peran Riau Kepulauan.

Dari angket langsung yang diadakan panitia tersebut, maka diambillah ketetapan bahwa Kota Pekanbaru terpilih sebagai ibukota Provinsi Riau. Keputusan ini langsung disampaikan kepada Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia. Sebagai pelaksana di daerah dibentuklah suatu badan di Pekanbaru yang saat itu diketuai oleh Penguasa Perang Riau Daratan Letkol Kaharuddin Nasution. Kemudian sejak itulah mulai dibangun kota Pekanbaru dan untuk tahap pertamanya mempersiapkan sejumlah bangunan dalam waktu singkat agar dapat menampung pemindahan kantor dan pegawai dari Tanjung Pinang ke Pekanbaru. Saat itu untuk Sementara persiapan pemindahannya secara simultan terus dilaksanakan, perubahan struktur pemerintahan daerah berdasarkan panpres Nomor 6/1959 sekaligus direalisasikan. Gubernur Provinsi Riau Mr. SM. Amin digantikan oleh Letkol Kaharuddin Nasution yang saat itu dilantik di Gedung Sekolah Pei Ing Pekanbaru pada tanggal 6 Januari 1960. Karena Kota Pekanbaru mempunyai gedung yang representative, maka dipakailah gedung sekolah Pei Ing untuk tempat upacaranya.

Sebelum tahun 1960, Pekanbaru adalah kota yang hanyalah dengan luas 16 km² yang kemudian bertambah menjadi 62.96 km². Dengan meningkatnya kegiatan pembangunan menyebabkan meningkatnya kegiatan penduduk disegala bidang yang pada akhirnya meningkatkan pula tuntutan dan kebutuhan masyarakat terhadap penyediaan fasilitas dan utilitas perkotaan serta kebutuhan lainnya. Untuk lebih terciptanya tertib pemerintahan dan pembinaan wilayah yang

cukup luas, maka dibentuklah Kecamatan baru dengan Perda Kota Pekanbaru Nomor 4 Tahun 2003 menjadi 12 Kecamatan dan Kelurahan/Desa baru dengan Perda Tahun 2003 menjadi 58 Kelurahan/Desa.

1.2 Keadaan Geografis Kota Pekanbaru

a. Luas dan Letak Wilayah

Kota Pekanbaru terletak antara $101^{\circ}14'$ - $101^{\circ}34'$ bujur $0^{\circ}25'$ - $0^{\circ}45'$ lintang utara. Dengan ketinggian dari permukaan laut berkisar antara 5 meter sampai 50 meter. Permukaan wilayah bagian utara landau dan bergelombang dengan ketinggiannya berkisar antara 5 meter hingga 11 meter. Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1987 tanggal 7 September 1987 daerah Kota Pekanbaru diperluas kembali dari 62,96 km² menjadi 446,50 km² terdiri dari 8 kecamatan dan 45 kelurahan/desa. Dari hasil pengukuran atau pematokan di lapangan oleh Badan Pertanahan Nasional Tingkat I Riau maka ditetapkan luas wilayah Kota Pekanbaru menjadi 632,26 km².

b. Batas Wilayah

Kota Pekanbaru berbatasan dengan:

- 1) Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Kampar
- 2) Sebelah selatan berbatasan dengan Kabupaten Kampar dan Kabupaten Pelalawan
- 3) Sebelah barat berbatasan dengan Kabupaten Kampar
- 4) Sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Siak dan Kabupaten Pelalawan

c. Jarak Ibukota

Kota Pekanbaru merupakan Ibukota Provinsi Riau yang mempunyai jarak luas dengan kota-kota lainnya sebagai Ibukota Provinsi ialah sebagai berikut:

- 1) Pekanbaru-Taluk Kuantan berjarak 118 km
- 2) Pekanbaru-Rengat berjarak 159 km
- 3) Pekanbaru-Tembilahan berjarak 213,5 km
- 4) Pekanbaru-Kerinci berjarak 33,5 km
- 5) Pekanbaru-Siak berjarak 74,5 km
- 6) Pekanbaru-Bangkinang berjarak 51 km
- 7) Pekanbaru-Pasir Pangaraian berjarak 132,5 km
- 8) Pekanbaru-Bengkalis berjarak 128 km
- 9) Pekanbaru-Bagan Siapiapi berjarak 192,5 km
- 10) Pekanbaru-Dumai berjarak 125 km

d. Sungai

Kota Pekanbaru disebelah oleh Sungai Siak yang mengalir dari barat ke timur. Memiliki beberapa anak sungai antara lain: Sungai Umban Sari, Air Hitam, Siban, Setukul, Pengambang, Ukui, Sago, Senapelan, Limau, Tampan dan Sungai Sail. Sungai Siak juga merupakan jalur perhubungan lalu lintas perekonomian rakyat pedalaman ke kota serta dari daerah lainnya.

e. Iklim

Suhu dan kelembapan disuatu tempat antara lain ditentukan oleh rendahnya tempat tersebut dengan permukaan laut dan jaraknya dari pantai. Suhu udara Kota

Pekanbaru termasuk kota beriklim tropis dengan suhu udara maksimum berkisar $34,1^{\circ}\text{C}$ hingga $35,6^{\circ}\text{C}$ dan untuk suhu minimum berkisar antara $20,2^{\circ}\text{C}$ hingga $23,3^{\circ}\text{C}$.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB V

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

1.1 Hasil Penelitian

Penelitian yang peneliti lakukan berangkat dari masssifnya pengguna jasa transportasi online yang berkembang saat ini di masyarakat. Namun pada prosesnya, hal ini juga dimanfaatkan oleh pelaku kejahatan sebagai peluang untuk melakukan kejahatan yang dapat membahayakan keselamatan driver dari pekerjaan transportasi online itu sendiri. Maka penelitian ini ingin menggambarkan apa saja faktor yang dapat menyebabkan kejahatan yang dapat membahayakan driver transportasi online yang ada. Serta bagaimana bentuk strategi pencegahan terjadinya kejahatan terhadap driver transportasi online. peneliti mencoba melihat bahwa fenomena yang terjadi perlu mendapatkan perhatian serius dari segala lini.

Ada peran yang juga jarang diperhatikan dalam masyarakat maupun driver transportasi online itu sendiri namun memiliki andil yang cukup baik dalam rangka pencegahan atau upaya dalam meminimalisir terjadinya tindakan kejahatan yang dapat terjadi terhadap driver transportasi online.

Dari hasil penelusuran dan wawancara terhadap beberapa narasumber baik narasumber utama maupun narasumber pendukung dalam penelitian ini. Penelitian melihat bahwa peran kewaspadaan dari driver maupun perusahaan tempat driver bekerja menjadi salah satu yang krusial dalam hal peranan terhadap pencegahan terjadinya kejahatan terhadap driver transportasi online itu sendiri.

Narasumber utama dalam penelitian ini peneliti tetapkan adalah pihak manajemen perusahaan transportasi online di Kota Pekanbaru sebagai narasumber utama dalam penelitian ini. Kementerian Perhubungan BPTD Wilaya IV Riau Kepri sebagai narasumber utama. Tiga orang driver transportasi online sebagai narasumber utama. Dua orang masyarakat pengguna jasa transportasi online sebagai narasumber tambahan. Pihak Kepolisian Lalu Lintas Kota Pekanbaru sebagai narasumber tambahan. Serta pihak Jasa Raharja sebagai salah satu pihak yang juga terlibat dalam pemberian kompensasi terhadap pengguna jalan yang ada di Indonesia sebagai narasumber tambahan.

Pada penelitian kualitatif yang peneliti lakukan sebagai metode dalam penelitian, maka narasumber-narasumber diatas menjadi pilar utama sebagai data yang dibutuhkan. Pemilihan para narasumber diatas tentu dikaitkan dengan maksud data yang akan diperoleh sesuai dengan tema dalam penelitian ini. Sebagaimana yang tergambar dalam tabel narasumber penelitian sebagai berikut:

Tabel 5.1 Narasumber Penelitian

No	Nama	Jabatan	Status	Lokasi Penelitian
1	CMF	Pegawai Perusahaan Transportasi Online di Kota Pekanbaru	Narasumber Utama	Kantor Perusahaan Transporatasi Online di Kota Pekanbaru
2	Raudhatul Jannah, S. ST (TD)	Penelaah Menajemen Rekayasa Lalu Lintas BPTD Wil. IV Riau Kepri	Narasumber Utama	Kantor Kementerian Perhubungan Wil.IV BPTD Kepri Riau
3	Bapak Tomy Syahputra	Driver Tansportasi Online	Narasumber Utama	Jalan Sudirman Jend. Kota Pekanbaru
4	Bapak Robi	Driver Tansportasi Online	Narasumber Utama	Jalan Sudirman Jend. Kota Pekanbaru
5	Bapak Abdillah	Kabag Ops. Jasa Raharja	Narasumber Tambahan	Jalan Sudirman Jend. Kota Pekanbaru
6	Bapak Anwar	Pengguna Jasa Transportasi Online	Narasumber Tambahan	Wareh Kupie, Jalan KH. Nasution Marpoyan Damai
7	Bapak Wahyu	Pengguna Jasa Transportasi Online	Narasumber Tambahan	Wareh Kupie, Jalan KH. Nasution Marpoyan Damai
8	Bripka Agus	Polisi Lantas Kota Pekanbaru	Narasumber Tambahan	Kantor Kepolisian Resort Kota Pekanbaru

Sumber: Modifikasi Penulis, 2019.

1.2 Hasil Wawancara Dengan Narasumber Penelitian

Untuk menjawab pertanyaan dalam penelitian yang peneliti himpu, selain mengumpulkan data penelitian melalui penelusuran data atau kajian-kajian terkait yang ada. Peneliti juga melakukan wawancara mendalam terhadap narasumber

utama dan narasumber pendukung yang telah peneliti lakukan sesuai dengan rumusan masalah yang peneliti tentukan.

1. Wawancara dengan saudari CMF, salah satu pegawai dari perusahaan transportasi online yang ada di Kota Pekanbaru (wawancara dilakukan di Kantor X perusahaan transportasi online Kota Pekanbaru, pada tanggal 08 Juli 2019).

Menjawab pertanyaan penelitian yang ada dalam penelitian ini, peneliti berusaha melakukan wawancara terhadap beberapa narasumber yang berkaitan dengan topik penelitian. Penelitian mewawancarai salah satu perusahaan transportasi yang memiliki cabang di Kota Pekanbaru.

Peneliti menyadari bahwa perusahaan transportasi online yang ada di Kota Pekanbaru berusaha menutup rapat-rapat beberapa data yang ingin peneliti ketahui dari perusahaan tersebut. Secara formal melalui surat pengantar peneliti tidak mendapatkan respon baik. Peneliti mencoba melakukan pendekatan personal terhadap beberapa pegawai yang bekerja di perusahaan transportasi online tersebut. Dari pendekatan personal yang peneliti lakukan, peneliti menemukan beberapa data yang dapat menjawab pertanyaan penelitian dalam penelitian ini.

“sejak Januari 2017 gojek masuk di Kota Pekanbaru saya sudah bekerja disini.

Saya dibidang IT dan beberapa teman-teman lain yang ada untuk Kota Pekanbaru. Sebetulnya kalo kami yang berada di daerah ini hanya menjalankan SOP yang sudah diberikan oleh pusat. Lebih kepada jika ada permasalahan baik jaringan aplikasi dari punya kita sendiri di Pekanbaru atau keluhan dari

pelanggan maupun driver terkait permasalahan aplikasi. Tapi biasanya informasi itu masuk ke pusat dulu baru nanti pusat mengarahkan ke kami sebagai perpanjangan tangan mereka di daerah” (wawancara dengan CMF, Pegawai Perusahaan Transportasi Online di Kota Pekanbaru, pada tanggal 08 Juli 2019).

CMF sebagai narasumber dalam penelitian bekerja dibidang IT dari perusahaan transportasi online yang ada di Kota Pekanbaru. Dari keterangan narasumber menjelaskan bahwa dalam bidang pekerjaannya, mereka yang bekerja dibidang IT di perusahaan tersebut menjalankan tugas sebagaimana yang sudah ditetapkan dari perusahaan pusat.

“banyak pengaduan yang masuk lalu kami proses. Jika yang berkaitan dengan driver lebih banyak kepada teknik ulasan dari konsumen untuk kita proses. Seperti ada keluhan terhadap driver dan sebagainya. Jika yang berkaitan dengan ancaman atau keselamatan driver pada khususnya sudah dijelaskan melalui beberapa informasi yang kita berikan di aplikasi secara umum. Sebagai contoh, missal konsumen diberikan hak untuk mengroscek siapa driver yang ia dapatkan untuk pemesannya, apakah nomor plat kendaraan sesuai, foto driver sama dengan sebagainya. Driver juga bisa mengakses untuk melihat siapa konsumen yang ia dapatkan. Kemana tujuan dari orderan yang ia dapatkan dan sebagainya untuk langkah antisipasi memang

dibebankan masing-masing driver” (wawancara dengan CMF, Pegawai Perusahaan Transportasi Online di Kota Pekanbaru, pada tanggal 08 Juli 2019).

Penjelasan narasumber diatas mempertegas bahwa keselamatan driver pada dasarnya menjadi tanggung jawab masing-masing driver transportasi online. Meskipun diberikan beberapa kemudahan melalui penggunaan aplikasi demi menunjang keselamatan driver, namun kewaspadaan driver terhadap ancaman yang dapat muncul memang dibebankan pada diri driver sendiri.

2. Wawancara dengan saudari Raudhatul Jannah, S. ST(TD), Penelaah Manajemen Rekayasa Lalu Lintas BPTD Wil. IV Riau Kepri. (wawancara dilakukan di KantorKementerian Perhubungan Wil. IV BPTD Kepri Riau, pada tanggal 10 Juli 2019).

Wawancara dengan kementerian perhubungan peneliti lakukan dalam rangka mencari rincian data tentang jaminan yang memungkinkan diterima seorang driver transportasi online secara regulasi yang sah di Indonesia.

Narasumber yang merupakan seorang penelaah Manajemen Rekayasa Lalu Lintas BPTD Wil. IV Riau Kepri pada saat di wawancarai pada dasarnya sedang melakukan telaah tentang kajian transportasi online. Narasumber menjelaskan banyak hal tentang bagaimana kajian-kajian transportasi online yang saat ini sedang ditelaah Kementerian Perhubungan.

”saat ini memang kami sedang melakukan kajian mengenai transportasi online, memang fokusnya saat ini sedang mengkaji

tariff dasar yang dapat dikenakan oleh transportasi online. Kesesuaian dan kesamaran menjadi poin utama dalam regulasi yang akan dikeluarkan, makanya kajian masih terus berjalan. Namun jika berbicara mengenai keselamatan driver, menurut hemat saya, memberikan upah yang pantas baik oleh penyedia layanan atau perusahaan transportasi online itu sendiri dan oleh konsumen merupakan salah satu bentuk memberikan keselamatan dan kelayakan yang harusnya dapat diterima driver. Selain kami mendorong beberapa regulasi yang mengharuskan driver memiliki asuransi kesehatan seperti memaksakan mereka untuk ikut dalam program BPJS merupakan salah satu bentuk jaminan keselamatan yang dapat diterima oleh driver melalui regulasi yang dikeluarkan” (wawancara dengan Raudahtul Jannah, Penelaah Manajemen Rekayasa Lalu Lintas BPTD Wil. IV Riau Kepri, pada tanggal 10 Juli 2019).

Penjelasan narasumber diatas memberikan gambaran bahwa kajian mengenai transportasi online menjadi pembahasan yang cukup menarik perhatian tersendiri oleh Kementerian Perhubungan. Terlebih karena maraknya penggunaan transportasi online sebagai moda transportasi yang digandrungi oleh masyarakat saat ini. Namun jelas, pemberian rasa aman baik untuk pengemudi maupun penikmat layanan yaitu masyarakat menjadi pokok utama yang sedang dikaji.

Penjelasan narasumber mempertegas posisi driver transportasi online dari aspek regulasi bahwa tidak ada yang memberikan regulasi khusus yang berbicara tentang penjaminan keselamatan driver dalam aspek keamanan. Pemberian rasa aman yang ada dalam aspek keamanan. Pemberian rasa aman yang ada dalam susunan regulasi lebih cenderung berbicara mengenai aspek ekonomi yang layak didapatkan oleh driver. Regulasi hanya memberikan aturan bahwa driver disyaratkan untuk mendaftarkan diri dalam jaminan keselamatan berupa BPJS dan sebagainya.

3. Wawancara dengan Bapak Tomy Syahputra, Driver Transportasi Online. (wawancara dilakukan disekitaran jalan Jendral Sudirman Kota Pekanbaru, pada tanggal 11 Juli 2019).

Pemilihan driver sebagai narasumber merupakan bagian dari narasumber utama yang langsung merasakan keadaan di lapangan pada saat bekerja sebagai driver transportasi online. Pemilihan narasumber memang dilakukan secara acak. Namun peneliti coba membatasi narasumber utama sebagai driver transportasi online haruslah mereka yang sudah bekerja minimal satu tahun agar dapat dikategorikan sebagai narasumber yang berkompeten dan memiliki banyak pengalaman sebagai driver transportasi online.

”sudah hampir dua tahun saya narik sebagai driver transportasi online. Dulunya saya bekerja bahwa tidak tetap, kadang narik travel atau rental mobil. Sejak dua tahun terakhir sudah aktif di Gocar... untuk pemasukan lumayanlah, meskipun

tidak menentu. Bisa dapat banyak bisa juga sepi. Tapi untuk menutupi kebutuhan sehari-hari sudah tertutupilah” (wawancara dengan Bapak Tomy Syahputra, Driver Transportasi Online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Narasumber mengaku bekerja sebagai driver transportasi online sekitar satu tahun sepuluh bulan. Dan penjelasan narasumber, sebelumnya narasumber merupakan seorang pekerja yang tidak tetap. Sejak bergabung disalah satu perusahaan penyedia jasa transportasi online, narasumber mengaku dapat memenuhi kebutuhannya sehari-hari.

“tidak takut, biasa saja. Namanya juga cari nafkah. Kita kan bisa jaga dirilah. Memang kadang pernah juga baca-baca berita tentang pembunuhan driver itu. Tapi saya bismillah saja lah. Kalau takut nanti mau cari uang gimana... kalau bentuk perlindungan kayanya gak ada ya. Paling kalo kita sakit pakai asuransi lah kayak BPJS. Ya pandai-pandai sajalah, kalo rasanya konsumennya membahayakan atau minta yang aneh-aneh yaudah kita cancel saja” (wawancara dengan Bapak Tomy Syahputra, Driver Transportasi Online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Narasumber menjelaskan bahwa ancaman keselamatan dari konsumen memang dapat terjadi dan membahayakan diri driver transportasi online. Namun driver menganggap hal ini merupakan bagian dari resiko pekerjaan yang dapat

diterimanya. Hal ini tidak menyurutkan niat dan langkahnya untuk dapat mencari pundi ekonomi dari apa yang dilakukannya, yaitu sebagai driver transportasi online. Serta driver memang menjelaskan bahwa tidak ada bentuk perlindungan khusus dari ancaman yang dapat terjadi tersebut, selain driver dapat membatalkan orderan yang diterimanya ketika merasa diri tidak aman akan kondisi dari permintaan konsumen.

4. Wawancara dengan Bapak Robi, Driver Transportasi Online. (wawancara dilakukan di sekitaran jalan Jendral Sudirman Kota Pekanbaru, pada tanggal 11 Juli 2019).

Pemilihan Bapak Robi sebagai narasumber utama dalam penelitian ini dikarenakan Bapak Robi yang bekerja sebagai driver transportasi online sudah tua tahun. Narasumber menjelaskan pengalaman yang terjadi pada dirinya selama menjadi driver transportasi online di Kota Pekanbaru.

“saya sudah dua tahun lebih kerja sebagai gochar. Sampai saat ini bagi saya ya sangat membantu perekonomian saya. Saya narik kadang sampai ngalong (kerja hingga larut malam). Banyaklah kadang konsumen yang sudah saya temui. Ada yang mabuk, kadang sampai muntah di mobil siap dugem subuh-subuh, tapi kadang kalau malam itu suka dapat lebih dari konsumen yang order. Kadang konsumen minta cariin ini itulah, kayak cariin cewej. Macam-macamlah” (wawancara dengan

Bapak Robi, Driver Transportasi Online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Bapak Robi menjelaskan bahwa, selama menjadi driver transportasi online sudah banyak hal yang dilaluinya sebagai narasumber. Narasumber yang terbiasa bekerja hingga larut malam atau dalam istilah transportasi online adalah “Ngalong” memiliki banyak pengalaman yang menurutnya terkadang membahayakan namun juga menguntungkan. Bekerja hingga larut malam membuat narasumber sering mendapatkan konsumen dalam keadaan mabuk setelah pulang dari dunia malam atau lebih dikenal dengan istilah dugem. Narasumber menyadari terkadang memang hal tersebut membuatnya berada dalam situasi yang tidak menyenangkan. Namun terkadang narasumber juga menuturkan mendapatkan uang lebih setaip kali ada konsumen yang mengorder pada saat tengah malam tersebut.

Resiko bisa saja semakin meningkatkan pada saat harus bekerja hingga larut malam atau dikenal dengan istilah “Ngalong” dalam driver transportasi online. Setiap driver menyadari hal tersebut, namun didorong mendapatkan pundi-pundi ekonomi lebih atau mendapatkan bonus dari perusahaan penyedia transportasi online menjadi dorongan tersendiri bagi narasumber yang bekerja dalam bidang ini.

“ya pandai-pandai saja. Jangan takut intinya. Toh kita kan mencari rezeki. Serahkan saja semua sama Tuhan. Lagian kita juga ada grub komunitas. Kalau ada masalah atau bagaimana

yaudah kasih tau aja ke grub dan meminta pertolongan”

(wawancara dengan Bapak Robi, driver transportasi online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Narasumber menjelaskan bahwa dalam setiap ancaman yang dapat melukai keselamatan dari driver pada dasarnya disadari oleh setiap driver. Namun karena dalam bekerja sebagai niat kuat mendapatkan rezeki. Hal ini membuat diri driver menggantungkan keselamatan dirinya kepada sang pencipta. Meskipun adanya langkah lain seperti grub komunitas driver yang dapat diandalkan ketiak memiliki suatu masalah.

5. Wawancara dengan Bapak Abdillah Kabag. Ops. Jasa Raharja (wawancara dilakukan di jalan Jendral Sudirman Kota Pekanbaru, pada tanggal 13 Juli 2019).

Pemilihan jasa raharja sebagai narasumber tambahan dalam penelitian ini adalah dikarenakan sebagaimana fungsinya dalam UU No 33 dan 34 yaitu memberikan perlindungan dan menjamin keselamatan masyarakat di jalan raya. Hal ini berkaitan erat dengan driver transportasi online yang pada tugas pokok dan fungsinya selama bekerja berada di jalan raya.

“secara sederhana tugas pokok dan fungsi kami dapat dimaknai yaitu memberikan perlindungan pada masyarakat saat berada di jalan raya. Melihat dari penelitian yang saudara angkat, pada dasarnya fungsi jasa marga tidak berada dalam situasi pencegahan, tapi menanggulangi setelah peristiwa itu terjadi.

Misal tadi saudara ingin menggambarkan tentang jaminan keselamatan driver transportasi online, namun jaminan keselamatan yang dapat diberikan oleh jasa raharja ketika misalnya driver mengalami kecelakaan, maka kami akan membantu biaya rumah sakit hingga santunan sebagaimana ada dalam SOP kami. Misalnya apabila terjadi kecelakaan, maka diwajibkan dari anggota keluarga membuat laporan ke pihak kepolisian, cukup dengan laporan kepolisian maka dengan secara langsung pihak jasa raharja akan segera memberikan penjaminan terhadap pihak rumah sakit terkait” (wawancara dengan Bapak Abdillah, Kabag. Ops. Jasa Raharja, pada tanggal 13 Juli 2019).

Narasumber menjelaskan bahwa pada dasarnya jasa raharja tidak memiliki program yang berkaitan dengan pemberian langkah preventif atau pencegahan yang dapat dilakukan. Namun sifatnya lebih kepada represif atau setelah kejadian itu terjadi. Bentuk bantuan yang diberikan pada dasarnya sudah ditentukan melalui aturan yang sudah di sosialisasikan oleh pihak jasa raharja.

6. Wawancara dengan Bapak Anwar Annas. Pengguna Jasa Transportasi Online. (wawancara dilakukan di Wareh Kopia jalan KH. Nasution marpoyan Damai. Pada tanggal 11 Juli 2019).

Pemilihan Bapak Anwar Annas sebagai narasumber tambahan adalah dikarenakan narasumber merupakan orang yang aktif menggunakan jasa transportasi ini.

“sudah lama, saya lebih nyaman berangkat dan pulang kerja menggunakan jasa transportasi online. Tapi kadang memang saya bawa kendaraan pribadi juga. Tapi lebih banyak pakai transportasi online. Jadi saya tidak perlu maker mobil berjam-jam kena panas” (wawancara dengan Bapak Anwar Annas, pengguna jasa transportasi online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Bekerja sebagai salah satu pegawai swasta di perusahaan perbankan membuat narasumber terbiasa menggunakan jasa transportasi online dikarenakan lebih praktis dan tidak susah untuk mendiamkan kendaraan berjam-jam selama dia bekerja.

“tidak ya, tidak khawatir sama sekali. Bagi saya menyenangkan saja menggunakan transportasi online. Kalaupun ada apa-apa kita kan bisa lihat dari aplikasi kita. Kita bisa sesuaikan foto driver, plat kendaraan driver. Kalau merasa ada yang mencurigakan bisa saja kita cancel dang anti ke pengemudi yang lain.... Sampai saat ini saya tidak mengalami kejadian yang merugikan diri saya selama menggunakan jasa transportasi online ini. Malah terasa lebih praktis untuk saya”

(wawancara dengan Bapak Anwar Annas, pengguna jasa transportasi online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Sebagai orang yang aktif menggunakan jasa transportasi online, narasumber menjelaskan tidak ada bentuk kejadian yang dapat membahayakan atau membuat dirinya tidak nyaman dalam menggunakan jasa ini. Hal ini dikarenakan adanya fitur dari aplikasi yang dapat menjamin keselamatan konsumen, seperti konsumen bisa mengecek nomor kendaraan atau foto driver sudah sesuai atau tidak, jika dirasa menemukan kejanggalan, maka driver dapat membatalkan orderan yang sudah dibuatnya.

7. Wawancara dengan Bapak Wahyu. Pengguna Jasa Transportasi Online. (wawancara dilakukan di Wareh Kopie jalan KH. Nasution Marpoyan Damai. Pada tanggal 11 Juli 2019).

Bapak Wahyu sebagai narasumber tambahan merupakan seorang yang sudah biasa menggunakan jasa transportasi online. Pengguna jasa transportasi online sebagaimana penjelasan narasumber tidak hanya terbatas pada jasa transportasi saja. Namun segala fitur yang ada di aplikasi penyedia jasa ini dapat membantu kehidupan masyarakat sehari-hari menurutnya.

“iya saya menggunakan aplikasi gojek. Sangat membantu sekali ya menurut saya saat ini. Contohnya saat saya pergi ke kota lain, terus tidak memiliki kendaraan. Saya tinggal order saja dan diantarkan ke tempat yang kita mau. Jadi menurut saya sangat membantulah. Ditambah lagi ada fitur seperti gofood,

kalau kita malas keluar tinggal order makanan sampai kerumah. Jadi menurut saya ini sangat membantu kita saat ini” (wawancara dengan Bapak Wahyu, pengguna jasa transportasi online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Narasumber menjelaskan bagaimana fitur aplikasi yang berada dilayanan yang diberikan sangat membantu konsumen dalam menjalankan aktifitasnya. Narasumber memberikan penjelasan bahwa di era yang modern saat ini. Hadirnya aplikasi jasa transportasi online merupakan salah satu hal yang memudahkan dalam aktivitas dan juga dapat membantu orang banyak dalam mencari rezeki sebagai driver.

“sempat dulu khawatir awal-awal karena masih bingung menggunakannya. Ditambah missal adanya berita dimana konsumen dirampok didalam kendaraan dan sebagainya. Tapi selama yang saya dapatkan saat ini saya merasa sangat senang dan terbantu dengan adanya aplikasi ini. Jadi saya rasa konsumen bukannya takut tapi malah senang dengan adanya hal ini” (wawancara dengan Bapak Wahyu, pengguna jasa transportasi online, pada tanggal 11 Juli 2019).

Kekhawatiran yang dapat mencederai keselamatan konsumen pada dasarnya pernah dirasakan oleh narasumber. Terutama pada saat awal-awal menggunakan aplikasi ini. Namun seiring berjalannya waktu kekhawatiran itu semakin memudar dan berganti dengan membantu kehidupan narasumber saat ini.

8. Wawancara dengan Bapak Agus. Polisi Lalu Lintas Kota Pekanbaru. (wawancara dilakukan di Kantor Kepolisian Resort Kota Pekanbaru. Pada tanggal 13 Juli 2019).

Pemilihan Bapak Agus sebagai narasumber tambahan dalam penelitian ini adalah dikarenakan profesi narasumber sebagai Polisi Lalu Lintas Kota Pekanbaru. Sebagai seorang polisi lalu lintas, narasumber tentu sering berada di jalan menjaga dan menertibkan agar lalu lintas berjalan dengan baik.

“kalau masalah gangguan yang disebabkan oleh transportasi online saya kira tidak ada ya saat ini. Dulu itu sempat ketika banyaknya ojol yang ngetem di pinggir jalan hingga menyebabkan terjadinya penumpukan. Namun saat ini situasi tersebut sudah tidak kita temui. Kalau masalah yang berkaitan dengan keselamatan driver pada dasarnya memang menjadi tanggung jawab dari masing-masing driver. Salah satu langkah yang dapat dilakukan kalau menempatkan diri dalam situasi berbahaya biasanya driver bisa menyembunyikan klakson kuat-kuat sehingga menarik perhatian orang untuk mengecek situasi yang terjadi. Namun jika dirasa keadaan berbahaya dan tidak ada orang yang bisa membantu baiknya batalkan orderan saja”
(wawancara dengan Bapak Agus, Polisi Lalu Lintas Kota Pekanbaru, pada tanggal 13 Juli 2019).

Narasumber menjelaskan bahwa pada dasarnya memang tidak ada regulasi yang mengatur bagaimana keselamatan driver transportasi online pada saat bekerja. Semua beban hanya diberikan kepada masing-masing driver untuk dapat menjaga keselamatannya masing-masing pada saat bekerja sebagai driver transportasi online.

1.3 Pembahasan

Menganalisa tentang jaminan keselamatan terhadap driver transportasi online pada dasarnya merupakan pembahasan yang menggambarkan fenomena tentang kekerasan yang dapat saja diterima oleh mereka yang memilih bekerja sebagai driver transportasi online dari para konsumen yang menikmati jasa mereka.

Penyediaan aplikasi yang dibangun oleh perusahaan transportasi online merupakan cara praktis dalam mengoperasikan jalannya pekerjaan ini. Baik dari perusahaan, driver dan konsumen saling bersinergi untuk dapat bekerja bersama dengan keuntungan masing-masing.

Secara garis besar, dari hasil wawancara terhadap para konsumen penikmat jasa transportasi online menggambarkan bagaimana kemanfaatan dari penggunaan jasa ini bagi kehidupan sehari-hari. Hal ini dinilai membantu dan memudahkan mereka dalam bekerja atau sarana mencari sesuatu yang diinginkan tanpa harus mengeluarkan tenaga lebih.

Dari aspek driver, hadirnya perusahaan penyedia jasa transportasi online merupakan sebuah anugrah untuk mendapatkan pundi-pundi ekonomi demi

pemenuhan kehidupan sehari-hari. Resiko yang dihadapi sebagai driver transportasi online secara nyata diketahui oleh para driver sebagai hasil wawancara dengan para narasumber utama diatas. Namun dorongan mencari pundi ekonomi demi memenuhi kehidupan sehari-hari menjadi dasar kuat untuk mengkesampingkan resiko yang dapat diterima pada driver.

Dukungan aplikasi dari perusahaan sejatinya tidak memberikan rasa aman lebih kepada para driver untuk terhindar dari sesuatu yang dapat mengancam keselamatannya. Maka untuk menjamin keselamatan masing-masing driver sebagaimana hasil wawancara terhadap para narasumber diatas menjelaskan hal itu menjadi beban pribadi dari masing-masing driver.

1.3.1 Analisa Pencegahan Kejahatan Melalui *Situational Crime Prevention*, *Social Crime Prevention* dan *Community-based Crime Revention* Sebagai Bentuk Jaminan Keselamatan Driver Transportasi Online.

Mengkaji hal ini melalui pendekatan teori strategi pencegahan kejahatan *Situational Crime Prevention*, harusnya perusahaan penyedia layanan mengurangi atau kesempatan bagi pelaku untuk melakukan kejahatannya, khususnya pada saat situasi, tempat, dan waktu tertentu. Para konsumen yang ingin berniat jahat terhadap driver harus diberikan ruang sempit untuk dapat melakukan aksinya. Misalkan penyedia layanan dalam aplikasi yang ada memberikan fitur panic buttom bagi driver ketika berada dalam situasi yang membahayakan diri pribadi. Karena dalam pendekatan *Situational Crime Prevention*, mecoba melakukan pencegahan kejahatan dengan cara yaitu membuat

target menjadi lebih kurang memiliki nilai serta meningkatkan resiko dan usaha untuk melakukan tindak kejahatan. Dengan melakukan hal tersebut, seorang pencegah kejahatan harus memahami pikiran yang rasional dari para pelaku.

Meskipun *situational crime prevention* memiliki beberapa indikator seperti pengarahan pencegahan terhadap bentuk kejahatan yang spesifik, namun penyedia layanan pada dasarnya haruslah membuat langkah maju dengan mengutamakan driver sebagai mitra bukan hanya mengutamakan konsumen pengguna layanan dan untung yang dapat diberikan. Perusahaan penyedia layanan harusnya dapat mengakomodir segala bentuk kesempatan terhadap adanya peluang yang dapat merugikan para driver sebagai mitra mereka. Penyedia layanan juga harus mulai berfikir bahwa menjadikan kejahatan sebagai suatu yang sulit terjadi. Hal ini dapat dilakukan dengan cara membuat aplikasi juga sebagai sarana pencegahan kejahatan bagi para driver, dengan membuat fitur-fitur yang menjamin keselamatan para driver yang saat ini belum ada.

Maka pada dasarnya, pendekatan *Situational Crime Prevention* lebih memfokuskan pendekatannya terhadap situasi tertentu yang berpotensi berkemungkinan dapat mendukung terjadinya tindak kejahatan. Clarke dalam Sanusi (2007:89) kemudian mengembangkan beberapa penelitiannya tentang *situational crime prevention* diiringi dengan penyajian datanya yang sistematis guna untuk melengkapi penelitiannya.

Maka sebagaimana Clarke dan Sanusi (2007:89) memfokuskan bahwa pendekatan *Situational Crime Prevention* mencari cara sederhana untuk

mengurangi kejahatan melalui tiga langkah umum, yaitu membuat desain keamanan. Mengorganisasi prosedur yang efektif, yaitu melalui serangkaian upaya perencanaan dan penggunaan prinsip-prinsip manajemen, dan yang terakhir mengembangkan produk yang aman.

Pada Kerangka teknik tersebut hendaknya digunakan sesuai dengan jenis kejahatan yang ingin dicegah melalui identifikasi karakter dan situasi yang sangat berpengaruh. Berangkat dari identifikasi karakter kejahatan dan situasi yang mendukung, upaya pencegahan kejahatan secara situasional ini bertujuan untuk menciptakan suatu desain kondisi yang dapat menangkal kejahatan. Hal ini dapat diwujudkan dengan penambahan fitur di aplikasi yang dapat menguntungkan driver, seperti misalnya menghadirkan tombol *Panic Buttom* atau fitur lainnya.

Sedangkan mengkaji hal ini dalam *Social Crime Prevention*, pada dasarnya mencoba untuk melakukan pendekatan yang berusaha mencegah kejahatan dengan mengubah pola kehidupan sosial bahwa melakukan kejahatan itu sangat merugikan diri sendiri misalnya. Melalui pendekatan ini pada dasarnya diterbitkannya regulasi atau campur tangan pemerintah untuk mencegah timbulnya kejahatan. Dari hasil wawancara terhadap narasumber utama, melalui kementerian perhubungan dijelaskan bahwa regulasi itu pada dasarnya sedang dikaji. Agar bentuk keselamatan driver bukan hanya dari ancaman fisik, namun ekonomi seperti kepantasan upah yang didapatkan dari jarak pengantaran dan sebagainya.

Sedangkan dalam *Community-based Crime Revention*, strategi ini memiliki pendekatan pencegahan berupa operasi dalam masyarakat dengan melibatkan masyarakat secara aktif bekerja sama dengan lembaga lokal pemerintah untuk menangani masalah-masalah yang berkontribusi untuk terjadinya kejahatan. Driver transportasi online pada dasarnya harus berusaha untuk bermitra dengan lembaga-lembaga lokal pemerintah dalam hal menciptakan komunitas yang kuat sehingga ketika dihadapkan pada situasi yang membahayakan akan banyak yang dapat membantu, atau paling tidak membuat takut para pelaku kejahatan yang akan melakukan kejahatan.

Community-based Revention pada dasarnya juga sudah dilakukan oleh para driver dengan membuat komunitas antar driver. Rasa solidaritas antar driver pun terasa cukup baik ketika melihat ada rekan driver yang mengalami masalah atau gangguan dari luar. Melalui komunitas yang dikenal dengan istilah “ojol” atau ojek online ini, para driver saling support dan saling menjaga satu sama lain. Hal ini merupakan bentuk dari *Community-based Revention*.

1.3.2 Analisa Dorongan Pelaku Kejahatan Terhadap Driver Transportasi Online

Menganalisa hasil wawancara terhadap para driver transportasi online dan juga perusahaan penyedia jasa transportasi online ini. Dapat dijelaskan bahwa adanya dorongan para pelaku kejahatan yang menyamakan diri sebagai konsumen penikmat jasa transportasi online adalah karena tidak adanya pengamanan yang diberikan secara jelas oleh penyedia layanan atau perusahaan

dan hanya membebaskan unsur keselamatan driver dari adanya tindak kejahatan pada masing-masing driver.

Maka mengkaji hal ini dalam ranah akademis, sesuai dengan pendekatan teori aktivitas rutin yang disampaikan Felson (dalam Dermawan, 2000), yaitu diantaranya adanya pelaku yang termotivasi, adanya sasaran yang cocok serta ketiadaan penjagaan.

Adanya pelaku yang termotivasi maksudnya adalah adanya dorongan-dorongan pribadi yang dapat menjadikan kejahatan sebagai narasumber utama. Dorongan berupa kewajiban dan juga kebutuhan. Melihat peluang yang disediakan aplikasi penyedia jasa tidak terlalu spesifik menangani masalah identitas konsumen, para pelaku kejahatan dapat saja membuat akun yang tidak sesuai dengan data pribadinya atau akun palsu untuk membuat orderan. Ketika orderan dirasa pas, maka driver transportasi online dapat menjadi tempat yang sesuai untuk menjalankan aksi kejahatannya.

Adanya sasaran yang cocok adalah kondisi yang aman untuk melakukan kejahatan. Kesempatan ini merupakan suatu gambaran bahwa pada suatu tempat yang dapat dikaitkan dengan kondisi lingkungan pelaku, seperti jauh dari kediaman masyarakat, tidak adanya pengawasan, tidak adanya indikasi kecurigaan dan prasangka. Maka hal ini menjadi dorongan bagi para pelaku kejahatan untuk dapat melakukan kejahatannya terhadap driver transportasi online.

Ketiadaan penjagaan juga menjadi dorongan bagi pelaku kejahatan untuk menjalankan aksi jahatnya pada driver transportasi online. Hal ini didasarkan ada

pengamatan ilmiah tentang karakteristik individu, kebiasaan berperilaku calon korban dan tingkat “pengawasan” korban. kemudian Jika sistem pengamanan lingkungannya tidak memungkinkan proteksi terhadap korban atau calon korban maka pelaku kejahatan dapat dengan mudah melakukan kejahatannya, karena pihak penyedia layanan juga tidak memberikan fitur yang dapat mencegah adanya kejahatan terhadap driver.



Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Kajian mengenai kejahatan terhadap keselamatan driver transportasi online dari hasil wawancara dan hasil pembahasan yang peneliti lakukan dapat dijelaskan bahwa tidak adanya jaminan keselamatan terhadap Driver transportasi online karena driver hanyalah merupakan mitra dari perusahaan bukan karyawan perusahaan kemudian kejahatan terhadap driver transportasi online dapat dijelaskan melalui teori aktivitas rutin, yaitu adanya motivasi bagi pelaku kejahatan yang menyamar sebagai konsumen yang dapat membuat identitas palsu pada aplikasi dan tidak diketahui oleh driver. Lalu memandang driver sebagai target yang cocok karena memiliki kesempatan yang dapat dikaitkan dengan kondisi lingkungan pelaku, seperti jauh dari kediaman masyarakat, tidak adanya pengawasan, tidak adanya indikasi kecurigaan dari pada driver. Lalu juga karena ketiadaan penjagaan juga menjadi dorongan bagi pelaku kejahatan untuk menjalankan aksi jahatnya pada driver transportasi online. Hal ini karena pihak penyedia layanan juga tidak memberikan fitur yang mencegah adanya kejahatan terhadap driver.

Dari aspek pencegahan, haruslah ada integrasi yang berkesinambungan dari perusahaan penyedia layanan transportasi online, driver transportasi online dan konsumen. Perusahaan misalnya, dalam pendekatan *Situational Crime Prevention*, harusnya perusahaan penyedia layanan dapat mengurangi

kesempatan bagi para pelaku untuk melakukan tindak kejahatan, terutama pada saat situasi, tempat dan waktu tertentu. Para konsumen yang ingin berniat jahat terhadap driver harus diberikan ruang sempit untuk dapat melakukan aksinya. Misalkan penyedia layanan dalam aplikasi yang ada memberikan fitur panic button bagi driver ketika berada dalam situasi yang membahayakan diri pribadi.

Sedangkan melalui pendekatan *Social Crime Prevention*, pada dasarnya mencoba untuk melakukan pendekatan yang berusaha mencegah kejahatan dengan mengubah pola kehidupan sosial bahwa melakukan kejahatan itu sangat merugikan diri sendiri misalnya. Melalui pendekatan ini pada dasarnya diterbitkannya regulasi atau campur tangan pemerintah untuk mencegah timbulnya kejahatan.

Sedangkan dalam *Community-based Revention*, strategi ini memiliki pendekatan pencegahan berupa operasi dalam masyarakat dengan melibatkan masyarakat secara aktif bekerja sama dengan lembaga lokal pemerintah untuk menangani masalah-masalah yang berkontribusi untuk terjadinya kejahatan. *Community-based Revention* pada dasarnya juga sudah dilakukan oleh para driver dengan membuat komunitas antar driver.

6.2 Saran

Dari hasil pembahasan yang peneliti lakukan, peneliti menyarankan beberapa hal, diantaranya:

1. Untuk penyedia layanan, sebagai dasar bermitra. Pengemudi harusnya dianggap sebagai poin penting yang harus dijamin keselamatannya. Baik dari

segi ekonomi maupun fisik pada driver. Penyedia layanan juga harus membuat fitur-fitur pencegahan kejahatan bagi driver dan juga bagi konsumen. Bukan hanya peningkatan dari segi fitur yang dapat menambah sisi ekonomi perusahaan saja.

2. Untuk para driver, harus lebih waspada terhadap penerimaan orderan yang didapatkan. Jika dirasa orderan membahayakan maka membatalkan orderan merupakan langkah bijak yang dapat dilakukan. Jangan hanya karena mengejar keuntungan ekonomi maka setiap orderan diterima begitu saja.
3. Untuk pemerintah, harus ada regulasi yang jelas untuk mengatur sarana transportasi online yang sangat massif penggunaannya saat ini. Regulasi harus mengatur tentang jaminan keselamatan yang dapat diterima oleh driver dan konsumen. Dan menekan perusahaan penyedia layanan untuk fokus kepada hal tersebut melalui regulasi yang diterbitkan.

DAFTAR PUSTAKA

- Admasasmita, Romli. 1983. *Bunga Rampai Kriminologi*. Rajawali. Jakarta.
- Burhan, Bungin. 2011. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. Kencana Prenada Media Group. Jakarta.
- Chois, Muhammad. 2018. *Manajemen Logistik Dan Transportasi*. In Media. Bogor
- Daryanto. 1984. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Apollo. Surabaya.
- Dermawan, Moh. Kemal. 2000. *Teori Kriminologi*. Pusat Penerbit Universitas Terbuka.
- Dirdjosisworo. 2002. *Ketika Kejahatan Berdaulat: Sebuah Pendekatan Kriminologi*.
- Effendi, Rusli dkk. 2001. *Teori Hukum*. Ujung Pandang: Hasanuddin University Press.
- Enjelina, Sagala. 2016. *Perancangan Aplikasi Berbasis WEB Interaktif Halo APP Berbasis Android Dan IOS*. Telkom University. Bandung.
- Erlangga Masdiana. 2006. *Kejahatan Dalam Pembangunan*. Nfu Publishing. Jakarta.
- Fidelmiro. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Erlangga. Jakarta.

Gunawan, Herry. 2015. *Pengantar Transportasi Dan Logistik*. PT Raja Grafindo. Jakarta.

Iskandar. 2008. *Metodelogi Penelitian Kualitatif*. PT Gramedia. Jakarta.

J.E. Sahetapy dan B. Mardjono Reeksodiputro. 2002. *Paradoks Dalam Kriminologi*. Rajawali. Jakarta.

Kamaludin, Rustian. 1997. *Ekonomi Tansportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Kamaludin, Rustian. 2007. *Ekonomi Transportasi: Karateristik Teori Dan Kebijakan*. Ghalia Indonesia. Jakarta.

Kartini, Kartono. 2002. *Pengantar Metodologi Riset Sosial*. Mandar Maju. Bandung.

Moloeng, J. Lexy. 2010. *Metode Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya. Bandung.

Mountains, P.W. 2013. *Pengembangan Aplikasi Berbasis WEB Untuk Menampilkan Absensi Dan Nilai Akhir Peserta Didik (Studi Kasus Di SMPN 32 Semarang)*. Vol 1.

Muhammad, Erwan. 2000. *Teori-Teori Dan Kebijakan Pidana*. Alumni. Bandung.

Mulyana, W. Kusuma. 2001. *Kriminologi Dan Masalah Kejahatan (Suatu Pengantar Ringkas)*. Armico. Bandung.

Mustofa, Muhammad. 2013. *Metodologi Penelitian Kriminologi*. PT Fajar Interpertama Mandiri. Jakarta.

- N. Nasution M. 2004. *Manajemen Transportasi*. Ghalia Indonesia. Jakarta.
- Nining, R. 2003. *Manajemen Transportasi: Ekonomi Perencanaan*. Magister Perencanaan Dan Kebijakan Publik UI. Jakarta.
- P.A.F. Lamintang dan Theo Lamintang. 1997. *Dasar-Dasar Hukum Pidana*.
- Poerwadarmina. 1976. *Sistem Peradilan Pidana Konsep Komponen & Pelaksannya Dalam Penegakkan Hukum Di Indonesia*. Widya Padjajaran. Bandung.
- Purbadian, Yenda. 2015. *Aplikasi Penjualan WEB Base Dengan PHP Untuk Panduan Skripsi*. CV Asfa Solution. Cirebon.
- Sanusi M. Arsyad. 2007. *Konvergensi Hukum Dan Teknologi Informasi (Sebuah Torehan Empiris-Yuridis)*. The Indonesian Reach. Jakarta.
- Seidarmayanti. 2009. *Sumber Daya Manusia Dan Produktifitas Kerja*. Mandar Maju. Bandung.
- Silalahi. 2006. *Metode Penelitian Sosial*. Penerbit Refika Aditama. Bandung.
- Simanjuntak, Payaman J. 2005. *Manajemen Dan Evaluasi Kerja*. Lembaga Penerbit FEUI. Jakarta.
- Siregar, Erwin. 2009. *Pengembangan Transportasi Perkotaan Yang Rendah Karbon: Perbandingan Kasus Kota Jakarta, Yogyakarta Dan Semarang*. Peneliti Pada Pusat Teknologi Pengembangan Sumber Daya Energi Deputi Bidang Teknologi Informasi, Energi Dan Material. Jakarta.

Sofwan, Sri Soedewi M. 2013. *Hukum Perdata: Hukum Benda*. Liberty. Yogyakarta.

Sugiyono. 2013. *Metode Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Alfabeta. Bandung.

Suyanto, B. 2005. *Metode Penelitian Sosial*. Penerbit Prenada Media. Yogyakarta.

Widyahartono. 2006. *Buku Materi Pokok: Manajemen Transportasi*. Universitas Terbuka. Jakarta.

UNDANG-UNDANG:

Undang-Undang Dasar 1945 Pasal 27.

