

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Operasionalisasi bus Patas yang melayani wilayah Perkotaan Yogyakarta ini dilatarbelakangi oleh kondisi dan pelayanan angkutan umum yang buruk, kinerja pelayanan bus perkotaan yang terus menurun serta *load factor* untuk semua jalur yang cukup rendah hanya pada kisaran 27,22% saja. Penurunan jumlah penumpang berdasarkan kajian yang dilakukan disebabkan karena menurunnya kualitas pelayanan angkutan umum baik dari sisi kenyamanan, keandalan dan keamanan, serta pertumbuhan jumlah sepeda motor yang sangat cepat sebagai akibat adanya berbagai kemudahan untuk memiliki moda transportasi ini. Untuk mengatasi hal tersebut di atas tentunya diperlukan adanya perbaikan/reformasi terkait dengan jaringan trayek dan spesifikasinya, jumlah dan spesifikasi armada, standar pelayanan operasional dan kinerja jaringan khususnya dari sisi efisiensi sumber daya serta rancangan operasi yang meliputi jadwal, transfer, waktu dan tarif.

Didasari oleh sebuah komitmen kerjasama yang kuat antara Pemerintah Kota Yogyakarta, Pemerintah Kabupaten Sleman dan Bantul atau yang disebut Kartamantul. Sekretariat Bersama Kartamantul adalah suatu Inovasi Kerjasama antara tiga Pemerintah Daerah yang terdiri dari Pemerintah Kota Yogyakarta, Pemerintah Kabupaten Sleman dan Pemerintah Kabupaten Bantul yang keberadaannya merupakan konsekuensi logis adanya Undang-Undang 22

Tahun 1999. Kini melalui proses penyelarasan (sinkronisasi) dan integrasi pada 6 fokus kerjasama bidang persampahan, air limbah, air bersih, transportasi, jalan dan drainase, maka kerjasama pengelolaan prasarana dan sarana perkotaan di Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta yang lebih dikenal dengan nama Kartamantul ini telah menjadi "ikon" bagi kerjasama antar daerah. Salah satu kerja sama yang dilaksanakan adalah tentang bus patas dalam kota.

Pada kondisi ini, dengan tidak adanya wadah yang mengintegrasikan pengelolaan prasarana perkotaan, telah mendorong tiga pemerintah daerah yang wilayahnya membentuk Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta, membuat suatu wadah koordinasi. Untuk memecahkan situasi ini mereka telah membentuk Sekretariat Bersama sebagai suatu metode untuk mengoptimalkan keterpaduan pengelolaan prasarana perkotaan wilayah perbatasan. Sebagai catatan, bagaimana suatu gagasan menjadi suatu kenyataan tidak dapat dipisahkan dari latar belakang kerjasama di masa lalu, minat dan pemahaman yang sama tentang pendekatan sistem dalam pengelolaan prasarana perkotaan.

Tujuan utama dibentuknya Sekretariat Bersama Kartamantul adalah untuk menyeimbangkan dan mengharmonisasikan pengelolaan dan pembangunan prasarana dan sarana perkotaan di tiga pemerintah daerah. Mereka sepakat untuk meningkatkan koordinasi dalam perencanaan, pelaksanaan, monitoring dan evaluasi pengelolaan sarana dan prasarana di Aglomerasi Perkotaan Yogyakarta. Sebagai tambahan, adanya Sekretariat Bersama Kartamantul juga untuk meningkatkan penggunaan yang efisien dari

sumber daya ketiga Pemerintah Daerah dan untuk mengoptimalkan pembangunan demi kesejahteraan masyarakat yang lebih baik di Metropolitan Yogyakarta. Salah satu upaya untuk mencapai tujuan tersebut adalah dengan meningkatkan perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian kegiatan pembangunan sarana dan prasarana perkotaan di wilayah yang berbatasan.

Reformasi angkutan umum yang akan segera dioperasionalkan di wilayah Kartamantul tidak lagi menggunakan sistem setoran tetapi lebih berorientasi pada peningkatan pelayanan kepada publik, salah satu terobosan pelayanan publik yang disiapkan adalah bahwa Bus PATAS ini hanya akan berhenti di *Shelter-Shelter* secara terjadual yang dibangun pada tahun 2007. *Shelter* ini hanya dapat dimasuki oleh masyarakat yang akan menggunakan jasa Bus PATAS yang telah membeli *CardAccess* di *ticketing office* yang ada di masing-masing *Shelter* baik itu model *single trip* ataupun model berlangganan. Tujuan dengan sistem *Shelter* ini adalah perbaikan pola operasi angkutan umum serta mengubah perilaku masyarakat sebagai pengguna jasa.

Sigit Haryanto, Kabid Angkutan Dinas Perhubungan Propinsi DIY¹, Bus PATAS dengan kapasitas 22 tempat duduk dan 19 orang berdiri inipun dirancang secara khusus yang memberikan kenyamanan pengguna jasa antara lain dengan adanya fasilitas AC, ketinggian pintu sekitar 70 - 80 cm yang disesuaikan dengan ketinggian *Shelter* yang dibangun. Selanjutnya dengan sistem automatic pintu bus hanya akan terbuka saat berada di *Shelter* dan otomatis tertutup saat meninggalkan *Shelter*. Untuk difabel juga disediakan

¹ Kedaulatan Rakyat, tanggal 06 Maret 2007

fasilitas khusus baik saat di dalam *Shelter* ataupun di dalam Bus PATAS.

Pada rapat koordinasi yang dilakukan oleh Sekretariat Bersama Kartamantul untuk melayani 6 trayek yang disiapkan untuk melayani masyarakat di wilayah Perkotaan Yogyakarta disepakati segera dibangun 76 buah *Shelter*, dimana 34 *Shelter* dibangun oleh Kota Yogyakarta mengingat pada pertengahan tahun 2007 ini Pemkot akan mendapatkan bantuan 10 buah bus dari Departemen Perhubungan yang harus segera dioperasionalkan, dan sisa 42 *Shelter* lainnya akan dibangun dengan dana Anggaran Pendapatan Belanja Daerah Propinsi DIY. Titik-titik lokasi yang akan dibangun *Shelter* saat ini sedang diverifikasi oleh Dinas Perhubungan Propinsi dan Dinas Perhubungan Kabupaten/Kota di wilayah Kartamantul.

Pada tahap awal 6 trayek yang disiapkan tersebut melewati wilayah Yogyakarta bagian utara, selatan, barat dan timur yang akan melayani penumpang dengan lokasi yang berbeda dengan tiap-tiap pasang trayek yang melayani 2 rute yang berlawanan. Adapun rute untuk masing-masing trayek adalah sebagai berikut:

Rute 1A/1B : Candi Prambanan, S3 – Maguwo, Jl. Laksma Adisucipto, Jl. Sudirman, Jl. P. Mangkubumi, Malioboro, Jl. A. Yani, Jl. Trikora, Jl. Ibu Ruswo, Jl. Sultan Agung, Jl. Kusumanegara, JEC, Jl. Janti, Jl. Ringroad Janti, Jl. Solo, Bandara Adisucipto, Candi Prambanan.

Rute 2A/2B : Terminal Jombor, Jl. Magelang, Jl. Diponegoro, Jl. P. Mangkubumi, Malioboro, Jl. A. Yani, Jl. Trikora, Jl. Ibu Ruswo, Jl. Brigjend Katamso, Jl. Kol. Sugiyono, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Ngeksigondo, Jl.

Gedong Kuning, Jl. Kusumanegara, Jl. Cendana, Jl. Gayam, Jl. Sutomo, Jl. Yos Sudarso, Jl. Wahidin, Jl. Sudirman, Jl. Cik Di Tiro, Jl. Colombo, Jl. Gejayan, Jl. Ringroad Utara, Monumen Jogja Kembali, Terminal Jombor

Rute 3A/3B :Bandara Adisucipto, S3 – Maguwo, Ringroad Utara, Terminal Condongcatur, Jl. Kaliurang, Jl. C. Simanjuntak, Jl. Sudirman, Jl. Diponegoro, Jl. Tentara Pelajar, Jl. Pasar Kembang, Malioboro, A. Yani, Trikora, Alun-Alun Utara, Ngasem, Pojok Benteng Barat, Pojok Benteng Timur, Jl. Kol Sugiyono, Jl. Perintis Kemerdekaan, Jl. Ngeksigondo, Jl. Gedongkuning, JEC, Jl. Janti, Ringroad Janti, Bandara.

Dalam rencana pengoperasian Bus PATAS ini juga akan dilibatkan operator angkutan umum yang sudah ada sebelumnya ataupun investor yang berminat terkait dengan pengembangan jumlah *Shelter* ataupun jumlah armada Bus PATAS yang akan melayani masyarakat di wilayah Perkotaan Yogyakarta. Selain itu dalam konteks *good governance* khususnya dalam peningkatan pelayanan transportasi umum, pada tahun 2007 juga disiapkan kelembagaan yang nantinya secara khusus menangani dan mengelola operasional Bus PATAS. Dengan operasionalisasi Bus PATAS ini selanjutnya diharapkan minat masyarakat untuk menggunakan angkutan umum tumbuh kembali. Kerjasama ini perlu sekali dilakukan karena mengingat jalur bus yang ada di Daerah Istimewa Yogyakarta sangat kompleks artinya kebanyakan bus menggunakan trayek melalui kampus-kampus yang ada didaerah kota atau kabupaten, sehingga dengan adanya kerjasama diharapkan terjadi konsensus bersama dalam menwujudkan tata transportasi yang baik dan menguntungkan

semua belah pihak.

Bentuk perjanjian dalam kerjasama ini merupakan salah satu bentuk pelayanan publik yang diberikan pemerintah kepada masyarakat. Hal ini terbukti dengan dikeluarkannya perjanjian kerjasama antar Pemerintah Kota Yogyakarta, kabupaten Sleman dan kabupaten Bantul berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001, oleh karena itu dalam penelitian ini penulis mengambil judul penelitian Perjanjian Kerjasama Antar Pemerintah Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul Berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001 Dalam Pembangunan Sarana dan Prasarana Sistem Transportasi.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana Bentuk Perjanjian Kerjasama antar Pemerintah Kota Yogyakarta, kabupaten Sleman dan kabupaten Bantul berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001?
2. Faktor apa yang mendukung dan menghambat pelaksanaan Perjanjian Kerjasama antar Pemerintah Kota Yogyakarta, kabupaten Sleman dan kabupaten Bantul berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001?

C. Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Ingin mengetahui dan mengidentifikasi bentuk Perjanjian Kerjasama antar Pemerintah Kota Yogyakarta, kabupaten Sleman dan kabupaten Bantul berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001.
2. Ingin mengetahui dan mengidentifikasi faktor pendukung dan penghambat pelaksanaan Perjanjian Kerjasama antar Pemerintah Kota Yogyakarta, kabupaten Sleman dan kabupaten Bantul berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001.

D. Manfaat Penelitian

1. Bagi Perkembangan Ilmu Pemerintahan
 - a. Penelitian ini merupakan penerapan dari pengetahuan yang telah diserap oleh penulis baik dari bangku kuliah maupun dari referensi yang tersedia kedalam lingkungan yang sesungguhnya.
 - b. Mengetahui sejauh mana kontribusi yang dapat diberikan dari Ilmu Pemerintahan dalam aplikasinya di dunia kerja.
 - c. Mengasah analisis penulis dalam mengidentifikasi masalah transportasi.
2. Bagi Pemerintah Kota Yogyakarta
 - a. Hasil Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi berupa bahan masukan dalam menentukan kebijakan dan memberikan acuan

penentuan keputusan yang lebih baik dalam pelaksanaan kebijakan yang akan datang dalam tahapan implementasi.

- b. Menemukan sebuah Ide, Solusi dan strategi baru dari hasil penelitian ini agar dapat dijadikan sebuah masukan guna mengembangkan Daerah Istimewa Yogyakarta terutama bagi Pemerintah Kota Yogyakarta.

E. Kerangka Dasar Teori

1. Pemerintahan Daerah

Pemerintahan Daerah adalah pelaksanaan fungsi-fungsi pemerintahan daerah yang dilakukan oleh lembaga pemerintahan daerah yaitu Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah (DPRD).

Hubungan antara pemerintah daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah merupakan hubungan kerja yang kedudukannya setara dan bersifat kemitraan. Kedudukan yang setara bermakna bahwa diantara lembaga pemerintahan daerah itu memiliki kedudukan yang sama dan sejajar, artinya tidak saling membawahi. Hal ini tercermin dalam membuat kebijakan daerah berupa Peraturan Daerah. Hubungan kemitraan bermakna bahwa antara Pemerintah Daerah dan Dewan Perwakilan Rakyat Daerah adalah sama-sama mitra sekerja dalam membuat kebijakan daerah untuk melaksanakan otonomi daerah sesuai dengan fungsi masing-masing sehingga antar kedua lembaga itu membangun suatu hubungan kerja yang sifatnya mendukung bukan merupakan lawan ataupun pesaing satu sama lain dalam melaksanakan fungsi masing-masing.

2. Perangkat Daerah

Dalam penyelenggaraan pemerintahan daerah, kepala daerah dibantu oleh perangkat daerah. Secara umum perangkat daerah terdiri dari unsur staf yang membantu penyusunan kebijakan dan koordinasi, ditempatkan dalam lembaga, sekretariat, unsur pendukung tugas kepala daerah dalam penyusunan dan pelaksanaan kebijakan daerah yang bersifat spesifik, ditempatkan dalam lembaga teknis daerah, serta unsur pelaksanaan urusan daerah yang diwadahi dalam lembaga dinas daerah.

3. Otonomi Daerah

Secara etimologi, Otonomi berasal dari bahasa latin "*Autos*" yang berarti sendiri dan "*Nomos*" yang berarti aturan. Menurut perkembangan sejarahnya di Indonesia, otonomi selain mengandung arti "*perundangan*" mengandung arti pula "*pemerintahan*".

Logemen menyatakan bahwa kebebasan bergerak yang diberikan kepada daerah otonom berarti memberi kesepakatan untuk mempergunakan prakarsanya sendiri dari segala macam kekuasaannya untuk mengurus kepentingan umum (penduduk) dan pemerintahan yang demokratis di daerah otonom². Uraian yang lain dari Logemen bahwa kebebasan bertindak merdeka yang diberikan kepada satu kesatuan kenegaraan yang memerintah sendiri daerah itu adalah kekuasaan yang

² Ateng, Saifuddin. 1985. *Titik Berat otonomi Daerah tingkat II*. Muda maiu, Bandung.

Sehubungan dengan itu R. Setiawan menganggap perlu diadakan perbaikan mengenai definisi tersebut, yaitu⁸ :

- a. Perbuatan harus diartikan sebagai perbuatan hukum, yaitu perbuatan yang bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum.
- b. Menambahkan perikatan “atau saling mengikat dirinya” dalam Pasal KUH Perdata.

Dengan demikian perumusannya menjadi : perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.

7. Syarat Sahnya Suatu Perjanjian

Suatu perjanjian yang telah memenuhi syarat-syarat tertentu bisa dikatakan sebagai suatu perjanjian yang sah dan sebagai akibatnya perjanjian akan mengikat sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Oleh karena itu agar keberadaan suatu perjanjian diakui oleh undang-undang, haruslah sesuai dengan syarat – syarat yang telah ditentukan oleh undang – undang.

Adapun syarat sahnya suatu perjanjian telah ditentukan dalam Pasal 1320 Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, yang menyebutkan bahwa untuk sahnya perjanjian diperlukan empat syarat:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

2. Kemampuan untuk membuat suatu perikatan

didasarkan inisiatif sendiri, itu yang disebut otonomi.

Wayang mengatakan bahwa otonomi daerah adalah kebebasan untuk memelihara dan menjalankan kepentingan khusus sederah dengan keuangan sendiri menentukan hukum sendiri. Ateng menyatakan bahwa istilah otonomi mempunyai arti kebebasan atau kemandirian bukan kemerdekaan. Kebebasan yang terbatas atas kemandirian adalah wujud pemberian kesempatan yang harus dipertanggung jawabkan. Maksud otonomi daerah pada daerah adalah untuk mengurus rumah tangganya sendiri dengan peraturan perundangan yang berlaku³.

4. Titik Berat Otonomi Daerah pada Daerah Kabupaten/Kota

Berdasarkan ketentuan didalam Undang – undang No.32 Tahun 2004 menimbulkan konsekuensi bahwa daerah Kabupaten/Kota harus banyak diberi wewenang dan tanggung jawab urusan pemerintahan serta pembangunan, karena daerah Kabupaten/Kota lebih dekat dan lebih memahami terhadap perkembangan dan permasalahan masyarakat di daerahnya, serta sebagai potensi dan tantangan yang dimiliki oleh daerah tersebut⁴.

Pengukuran suatu keberhasilan dari penyelenggaraan Otonomi Daerah dapat dilihat dengan menggunakan beberapa indikator sebagai berikut :

1. Masing – masing daerah Kabupaten/Kota telah mampu mengurus rumah tangganya sendiri.

³ *Ibid*, hal. 4

⁴ Soejanto, 1992, *Penyerahan Urusan Pembangunan Kepada Daerah dan Kaitannya*

2. Semua urusan pemerintahan yang berdasarkan kriteria dan layak untuk diserahkan kepada daerah Kabupaten/Kota telah dilaksanakan.
 3. Perangkat peraturan berupa peraturan pemerintah tentang penyerahan urusan telah ditinjau kembali dan diselaraskan dengan nuansa pembangunan yang diselesaikan dengan GBHN.
 4. Terwujudnya mekanisme pembinaan teknis atau materi teknis pembinaan umum oleh Menteri Dalam Negeri dan pembiayaan operasional oleh Pemerintah Daerah Propinsi.
5. Manajemen Lalu Lintas

Pengertian manajemen menurut Oei Liang Lee dalam bukunya Basu Swastha dan Ibnu Sukotjo W, Manajemen adalah ilmu dan seni merencanakan, mengorganisasi, mengarahkan, mengkoordinasikan serta mengawasi tenaga manusia dengan bantuan alat-alat untuk mencapai tujuan yang telah ditentukan⁵. Sedangkan menurut George R. Terry, manajemen adalah proses yang khas yang terdiri dari tindakan-tindakan *planning, organizing, actuating* dan *controlling*, dimana pada masing-masing bidang digunakan ilmu pengetahuan maupun keahlian dan yang diikuti secara berurutan dalam rangka usaha mencapai sasaran yang telah ditetapkan semula. Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

⁵ Basu Swastha dan Ibnu Sukotjo W, 1998, *Manajemen, Pemasaran, Liberty*

menunjukkan pengertian lalu lintas yaitu Lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang, dan hewan di jalan.

Perumusan kelembagaan dalam manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ini pada dasarnya adalah merumuskan pembagian tugas dan koordinasi antar instansi dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Sebagai upaya dalam mewujudkan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan ini dilakukan melalui upaya penanganan kasus kecelakaan, perbaikan optimal sistem yang sudah ada, serta penataan sistem yang akan datang.

6. Pengertian Perjanjian

Di dalam Buku ke-III yang tercantum dalam Pasal 1313 KUH Perdata disebutkan bahwa perjanjian adalah suatu perbuatan dengan satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Menurut Subekti perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang yang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal⁶. Sedangkan menurut R. Setiawan rumusan perjanjian dalam Pasal 1313 KUH Perdata tersebut tidak lengkap dan terlalu luas. Tidak lengkap karena hanya menyebut perjanjian sepihak saja dan terlalu luas karena kata perbuatan dapat berarti perbuatan pada umumnya dan perbuatan hukum.⁷

⁶ Subekti, 1990, *Hukum Perjanjian*, Intermasa, Jakarta, hal. 1

⁷ Setiawan, R. 1978, *Bekas-bekas Hukum Perikatan*, Pina Cinta, Bandung, hal. 49

3. Suatu hal tertentu
4. Suatu sebab yang halal.

Kedua syarat yang pertama dinamakan syarat subyektif karena syarat tersebut mengenai subyek perjanjian. Sedangkan syarat terakhir disebut syarat obyektif karena mengenai obyek dari perjanjian.

Mengenai syarat pertama “sepakat mereka yang mengikatkan dirinya”, maksudnya bahwa antara para pihak harus ada kemauan yang bebas untuk saling mengadakan kesepakatan. Kemauan bebas tidak ada, apabila kata sepakat itu diberikan atau terjadi karena adanya kekhilafan, penipuan atau karena paksaan.

Kekhilafan dapat terjadi mengenai orang atau mengenai barang yang menjadi tujuan pihak-pihak yang mengadakan perjanjian. Kekhilafan mengenai orang, misalnya seorang direktur opera membuat kontrak dengan orang yang dikiranya seorang penyanyi terkenal, tetapi kemudian ternyata bukan orang yang dimaksud. Hanya namanya saja yang kebetulan sama. Kekhilafan mengenai barang, terjadi misalnya seseorang membeli lukisan yang dikiranya lukisan Basuki Abdullah, tetapi hanya turunannya saja

Penipuan terjadi apabila salah satu pihak dengan sengaja memberikan keterangan-keterangan yang tidak benar, disertai dengan kelecikan-kelecikan sehingga pihak lain terbujuk karenanya untuk memberikan perizinannya.

Dalasan terjadi jika seorang memberikan persetujuannya

karena ia takut pada suatu ancaman, seperti mana akan dianiaya atau akan dibuka rahasianya jika ia tidak menyetujui suatu perbuatan yang dilarang undang-undang, tetapi kalau itu diizinkan undang-undang seperti ancaman akan menggugat bersangkutan dihadapan hakim dengan penyitaan barang, hal itu tidak dapat dikatakan suatu paksaan.⁹

Syarat kedua, yaitu kecakapan untuk membuat perjanjian. Pasal 1329 KUH Perdata mengatakan bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perjanjian, jika ia oleh undang-undang tidak dinyatakan tak cakap. Golongan orang-orang yang tak cakap membuat perjanjian menurut Pasal 1330 KUH Perdata adalah:

1. Orang-orang yang belum dewasa;
2. Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan;
3. Orang-orang perempuan, dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang dan pada umumnya semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang membuat perjanjian-perjanjian tertentu.

Mengenai orang-orang yang belum dewasa, sekarang ini tidak lagi karena belum berumur 21 tahun atau belum kawin sebelumnya karena belum 21 tahun, tetapi karena belum mencapai 18 tahun atau belum pernah melangsungkan perkawinan (Pasal 47 ayat (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 1974 tentang Perkawinan). Orang-orang yang sakit ingatan, mabuk, atau penjudi termasuk orang-orang yang tak

cakap hukum. Mengenai perempuan yang bersuami, sekarang ini telah bebas bertindak dalam hukum (Pasal 31 Undang-Undang No. 1 tahun 1974 tentang Perkawinan).

Syarat ketiga, perjanjian itu harus mengenai suatu hal tertentu. Pasal 1333 KUH Perdata menunjukkan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Dan Pasal 1334 KUH Perdata mengatakan bahwa barang-barang yang baru akan ada dikemudian hari dapat menjadi pokok suatu perjanjian. Jadi, mengenai syarat ketiga ini, yang diperjanjikan haruslah suatu hal atau suatu barang yang cukup jelas atau tertentu, termasuk barang-barang yang akan ada dikemudian hari. Karena kalau tidak diperjanjikan, itu tanpa sebab atau telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang, maka tidak mempunyai kekuatan hukum (Pasal 1335 KUH Perdata).

Adapun syarat keempat, yaitu sebab "causa" yang halal. Maksudnya adalah isi atau tujuan dari pada perjanjian itu sendiri. Sebab yang tidak halal adalah dilarang, apabila berlawanan dengan undang-undang, kesusilaan baik, dan ketertiban umum (Pasal 1337 KUH Perdata).

Dengan demikian perjanjian yang dibuat oleh para pihak adalah sah apabila memenuhi empat syarat diatas. Apabila salah satu syarat atau lebih tidak terpenuhi, maka perjanjian tersebut tidak sah,

lingkat akibat akibat hukum tidak terjadi pula

8. Macam – Macam Perjanjian

Perjanjian dapat dibedakan menurut berbagai cara. Perbedaan tersebut adalah sebagai berikut¹⁰:

a. Perjanjian timbal balik

Perjanjian timbal balik adalah perjanjian yang menimbulkan kewajiban pokok bagi kedua belah pihak. Misalnya perjanjian jual-beli

b. Perjanjian cuma-cuma dan perjanjian atas beban.

Perjanjian dengan cuma-cuma adalah perjanjian yang memberikan keuntungan bagi salah satu pihak saja. Misalnya hibah.

Perjanjian atas beban adalah perjanjian terhadap prestasi dari pihak yang satu selalu terdapat kontra dari pihak lain, dan antar kedua itu ada hubungannya dengan hukum.

c. Perjanjian bernama (*benoemd, specified*) dan perjanjian tidak bernama (*onbenoemd, unspecified*).

Perjanjian bernama (khusus) adalah perjanjian yang mempunyai nama sendiri. Maksudnya ialah perjanjian-perjanjian tersebut diatur dan diberi nama oleh pembentuk Undang-undang, berdasarkan tipe yang paling banyak terjadi sehari-hari. Perjanjian bernama terdapat Bab V s.d XVIII KUHPedata. Di

¹⁰ Marjan Damus Badayana, 1994, *Perjanjian Kredit Bank*, PT Citra Aditama Bakti

luar perjanjian bernama tumbuh perjanjian tidak bernama, yaitu perjanjian-perjanjian yang tidak diatur dalam KUHPerdara, tetapi terdapat di masyarakat.

Jumlah perjanjian ini tidak terbatas. Labirnya perjanjian ini adalah berdasarkan asas kebebasan mengadakan perjanjian atau *partij* otonomi yang berlaku di dalam hukum perjanjian. Salah satu contoh dari perjanjian adalah perjanjian sewa beli.

d. Perjanjian campuran (*Contractus sui generis*)

Sehubungan dengan perbedaan di atas perlu dibicarakan perjanjian campuran. Perjanjian campuran adalah perjanjian yang mengandung berbagai unsur perjanjian. Misalnya pemilik hotel yang menyewakan kamar (sewa menyewa), tetapi menyajikan makanan (jual-beli) dan juga memberikan pelayanan. Terhadap perjanjian campuran itu ada berbagai paham¹¹.

- 1) Paham pertama : mengatakan bahwa ketentuan-ketentuan mengenai perjanjian khusus diterapkan secara analogis sehingga setiap unsur dari perjanjian khusus tetap ada (*contractus sui generis*).
- 2) Paham kedua : mengatakan bahwa ketentuan-ketentuan yang dipakai adalah ketentuan-ketentuan arti perjanjian yang paling menentukan (teori absorpsi).

¹¹ *Ibid*, hal. 20

3) Paham ketiga : mengatakan bahwa ketentuan-ketentuan Undang-undang yang diterapkan terhadap perjanjian campuran itu adalah ketentuan Undang-undang yang berlaku untuk itu (teori kombinasi).

e. Perjanjian obligatoir

Perjanjian *obligatoir* adalah perjanjian antara pihak-pihak yang mengikatkan diri untuk melakukan penyerahan kepada pihak lain (perjanjian yang menimbulkan perikatan). Menurut KUHPerdara, perjanjian jual-beli saja belum mengakibatkan beralihnya hak milih dari penjual ke pembeli. Untuk beralihnya hak milik atas bendanya masih diperlukan satu lembaga lain, yaitu penyerahan. Perjanjian jual belinya itu dinamakan perjanjian *obligatoir* karena membebankan kewajiban (*obligatoir*) kepada para pihak untuk melakukan penyerahan (*levering*). Penyerahannya sendiri merupakan perjanjian kebendaan.

f. Perjanjian kebendaan

Perjanjian kebendaan adalah perjanjian hak atas benda dialihkan/diserahkan (*transfer of title*) kepada pihak lain.

g. Perjanjian konsensual dan perjanjian riil.

Perjanjian konsensual adalah perjanjian diantara kedua belah pihak yang telah terpenuhi kesemuanya kebendaan untuk mengadakan

perikatan. Menurut KUHPerdato, perjanjian ini sudah mempunyai kekuatan mengikat (Pasal 1338 KUHPerdato). Namun demikian didalam KUHPerdato ada juga perjanjian-perjanjian yang hanya berlaku sesudah terjadi penyerahan barang. Misalnya perjanjian penitipan barang (Pasal 1694 KUHPerdato). Pinjam pakai (Pasal 1740 KUHPerdato). Perjanjian yang terakhir ini dinamakan perjanjian riil yang merupakan peninggalan hukum romawi.

h. Perjanjian-perjanjian yang sifatnya istimewa.

- 1) Perjanjian liberatoir yaitu perjanjian para pihak yang membebaskan diri dari kewajiban yang ada, misalnya pembebasan hutang (*kwijtschelding*) Pasal 1438 KUHPerdato.
- 2) Perjanjian pembuktian (*bewijsovereenkomst*) yaitu perjanjian antara para pihak untuk menentukan pembuktian apakah yang berlaku diantar mereka.
- 3) Perjanjian untung-untungan, misalnya asuransi Pasal 1774 KUHPerdato .

9. Bentuk Perjanjian

Pada umumnya perjanjian itu tidak terikat kepada suatu bentuk tertentu, dapat dibuat secara lisan dan andaikata dibuat secara tertulis, maka perjanjian ini bersifat sebagai alat pembuktian apabila

terjadi perselisihan. Untuk beberapa perjanjian undang-undang menentukan bentuk tertentu, apabila bentuk itu tidak dituruti, maka perjanjian itu tidak sah. Dengan demikian bentuk tertulis tadi tidaklah semata-mata hanyalah merupakan alat pembuktian saja, tetapi merupakan syarat adanya perjanjian.

10. Berakhirnya Perjanjian

Suatu perjanjian berakhir karena disebabkan oleh beberapa hal sebagai berikut¹²:

a. Ditetapkan dalam perjanjian oleh para pihak

Para pihak telah sepakat untuk menentukan syarat-syarat berlakunya suatu perjanjian. Misalnya perjanjian akan berlaku untuk waktu tertentu. Selama masih dalam jangka waktu yang disepakati oleh para pihak, perjanjian tersebut masih berlaku dan mengikat para pihak.

b. Undang-undang menentukan batas berlakunya suatu perjanjian

Misalnya menurut Pasal 1066 alinea (3) KUH Perdata bahwa ahli waris dapat mengadakan perjanjian untuk selama waktu tertentu tidak melakukan pemecahan harta warisan. Akan tetapi waktu perjanjian tersebut oleh Pasal 1066 ayat (4) KUH

- c. Para pihak atau undang-undang dapat menentukan bahwa dengan terjadinya peristiwa tertentu maka perjanjian akan hapus.

Misalnya perjanjian berakhir karena meninggalnya salah satu pihak, seperti yang terjadi dalam perjanjian kerja (Pasal 1603 KUH Perdata) dan perjanjian pemberian kuasa (Pasal 1813 KUH Perdata).

- d. Pernyataan menghentikan perjanjian

Pernyataan menghentikan perjanjian dapat dilakukan oleh kedua belah pihak atau oleh salah satu pihak. Pernyataan menghentikan perjanjian hanya ada pada perjanjian yang sifatnya sementara, misalnya pada perjanjian kerja dan perjanjian sewa menyewa.

- e. Karena putusan hakim

Suatu perjanjian dapat berakhir karena adanya putusan hakim yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap yang memutuskan untuk diakhirinya suatu perjanjian.

- f. Tujuan perjanjian telah tercapai

Berakhirnya perjanjian karena tujuan dari perjanjian telah tercapai merupakan hal yang diinginkan oleh para pihak dalam arti bahwa perjanjian telah dilaksanakan sebagaimana mestinya yaitu kedua belah pihak telah melaksanakan hak dan kewajiban sesuai dengan isi perjanjian.

g. Dengan persetujuan para pihak

Perjanjian berakhir karena para pihak telah sepakat untuk mengakhiri perjanjian yang dibuatnya. Hal ini terjadi misalnya karena adanya peristiwa tertentu, sebagai contoh musnahnya obyek perjanjian.

11. Perjanjian Kerjasama Antar Pemerintah Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul

Perjanjian Kerjasama Antar Pemerintah Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001 Tentang Pengelolaan Sarana Dan PraSarana Sistem Transportasi. Perjanjian kerjasama pengelolaan prasarana dan sarana sistem transportasi ini ditandatangani di Hotel Radisson Yogyakarta tanggal 28 November 2001. Perjanjian kerjasama ini dibuat dengan tujuan agar tercipta sinkronisasi program, kegiatan pengelolaan sarana dan prasarana transportasi di wilayah perkotaan Yogyakarta. Perjanjian kerjasama ini terdiri dari 23 pasal, yaitu :

Pasal 1. Dasar dan tujuan

Pasal 2. Prinsip perjanjian kerjasama

Pasal 3. Ruang lingkup

Pasal 4. Pengelolaan sarana dan prasarana sistem transportasi

Pasal 5. Jaringan Transportasi Jalan

Pasal 6. Perlengkapan jalan

Pasal 7. Fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan

Pasal 8. Sub sistem melayani angkutan orang jaringan angkutan umum

Pasal 9. Sub sistem angkutan barang

Pasal 10. Uji teknik dan laik jalan kendaraan bermotor

Pasal 11. Dispensasi Jalan

Pasal 12. Terminal angkutan penumpang

Pasal 13. Terminal angkutan barang

Pasal 14. Pangkalan dan tempat peristirahatan kendaraan angkutan barang

Pasal 15. Sub sistem jaringan transportasi jalan rel kereta api perkotaan

Pasal 16. Pembinaan dan Penyuluhan

Pasal 17. Dampak Lingkungan

Pasal 18. Pembiayaan

Pasal 19. Monitoring dan Evaluasi

Pasal 20. Jangka Waktu

Pasal 21. Perselisihan

Pasal 22. Ketentuan penutup

Pasal 23. Mulai berlakunya perjanjian

F. Definisi Operasional

Definisi operasional adalah unsur-unsur penelitian yang memberikan batasan-batasan tertentu untuk memberikan tahun pengukuran variabel penelitian mencapai tujuan penelitian untuk penilaian mengetahui perjanjian kerja sama yang dilakukan oleh Pemerintahan Kota Yogyakarta, Pemerintahan Sleman dan Pemerintahan Bantul Berdasarkan Nomor 10/Peri/Pr/2001, Nomor 8/PK KDH/2001, Nomor 04/PK/2001. Dalam

Pembangunan Sarana dan Prasarana System Transportasi adalah sebagai berikut:

1. Perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya atau saling mengikatkan dirinya terhadap satu orang atau lebih.
2. Unsur-Unsur Dasar Transportasi yaitu:
 - a. Manusia, yang membutuhkan transportasi
 - b. Barang, yang diperlukan manusia
 - c. Kendaraan, sebagai sarana transportasi
 - d. Jalan, sebagai prasarana transportasi
 - e. Organisasi, sebagai pengelola transportasi

G. Metodologi Penelitian

1. Jenis penelitian.

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian survei. Penelitian survei adalah pengumpulan informasi secara sistematis dari para responden dengan maksud untuk memahami dan meramal dari beberapa aspek dari populasi yang diminati.¹³

Sugiyono mengemukakan bahwa penelitian survei adalah penelitian yang dilakukan pada populasi besar atau kecil, tetapi data yang dipelajari adalah data dari sampel yang diambil dari populasi tersebut

¹³ Sugiyono, Suhendi, 1999, *Dasar-dasar Metodologi Penelitian Sosial, Bisnis, Manajemen*

sehingga ditemukan kejadian-kejadian relatif, distribusi dan hubungan-hubungan antara variabel sosiologis maupun psikologis¹⁴. Pada penelitian ini akan digunakan metode deskriptif atau analisa kualitatif.

2. Teknik pengumpulan data

a. Dokumentasi.

Dokumentasi yaitu metode pengumpulan data dengan cara mencatat data yang sudah ada dicatatan organisasi. Dokumentasi digunakan untuk melengkapi dan menganalisis data-data yang sudah ada. Data dokumentasi ini berupa arsip-arsip kerjasama, foto-foto, tabel, dan lain-lain.

b. Wawancara

Wawancara yaitu metode pengumpulan data yang dilakukan dengan cara wawancara atau tanya jawab secara langsung dengan pimpinan organisasi atau stafnya yang diberi wewenang.

3. Unit analisis

Dalam penelitian ini, unit analisis data dapat diartikan sebagai objek nyata yang akan diteliti, yaitu mengetahui bentuk perjanjian kerjasama Antar Pemerintah Kota Yogyakarta, Kabupaten Sleman dan Kabupaten Bantul berdasarkan Nomor 10/Perj/Bt/2001, Nomor 8/PK.KDH/2001, Nomor 04/PK/2001 dalam Pembangunan Sarana dan

Prasarana Sistem Transportasi maka penelitian ini perlu penyusun tentukan sebagai unit analisisnya meliputi:

- a. Kepala Bappeda Kota.
- b. Kepala Kartamantul
- c. Dinas Perhubungan.
- d. Dinas PU.

4. Teknik Analisa Data

Analisa yang digunakan yaitu analisa deskriptif kualitatif.

Untuk menganalisa data dalam penelitian ini, penyusun menggunakan analisa kualitatif data.¹⁵ Dalam hal ini penelitian kualitatif tidak selalu mencari sebab akibat, tetapi lebih berupaya untuk memahami situasi. Penelitian yang bersifat kualitatif merupakan tradisi tertentu dalam Ilmu Pengetahuan Sosial yang secara fundamental bergantung pada pengamatan manusia dalam kawasannya sendiri dan berhubungan dengan orang-orang tersebut dalam bahasanya data peristilahannya (Kirk & Muller 1998:9).¹⁶

"Metodologi Kualitatif sebagai prosedur penelitian yang menghasilkan data diskriptif berupa kata-kata tertulis dari orang-orang atau perilaku yang dapat diamati".

Penelitian kualitatif berkenaan dengan data kualitatif, yaitu data yang dinyatakan dalam bentuk simbolik seperti pernyataan-pernyataan tafsiran, tanggapan-tanggapan lisan harafiah, tanggapan-tanggapan verbal

¹⁵ *Ibid*, Hal. 29

¹⁶ Lihat Ujwal Umar, 2004, *Metodologi Penelitian*, Gramedia Utama, Jakarta

atau tidak berupa ucapan-ucapan lisan dan grafik-grafik. Dengan demikian laporan penelitian akan berisi kutipan-kutipan data untuk memberikan gambaran penyajian laporan tersebut. Data tersebut diperoleh dengan cara membaca catatan laporan, dokumentasi resmi dan sebagainya, untuk memperoleh keabsahan data penelitian ini dengan memperhatikan validitas, reabilitas dan objektivitas agar mampu *dinertanggung jawabkan secara ilmiah*

dan tidak berupa laporan-laporan dan grafik-grafik. Dengan demikian laporan penelitian akan berisi kumpulan data untuk memberikan gambaran mengenai laporan tersebut. Data tersebut diperoleh dengan cara membaca catatan lapangan, dokumentasi resmi dan sebagainya. Untuk memperoleh keakuratan data penelitian ini dengan memperhatikan validitas, reliabilitas dan objektivitas agar mampu dipertanggungjawabkan secara ilmiah.