
**PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PENUMPANG JASA ANGKUTAN ORANG
DENGAN KENDARAAN BERMOTOR UMUM DALAM TRAYEK**

***Hana Nur Falinda¹, Arikha Saputra²**

^{1,2}(Fakultas Hukum Dan Bahasa, Universitas Stikubank, Jl. Tri Lomba Juang, Mugassari,
Semarang, Jawa Tengah, Indonesia)

*hanafalinda@gmail.com

ABSTRACT

The purpose of this research is to get a complete and clear picture of the problems that exist in society. The problem raised is how the legal protection of what factors affect Article 143 and its legal remedies. The writing method that underlies this research is a normative juridical research method with analytical descriptive nature. Legal protection for passengers from transportation as contained in Article 192 paragraph (1) of Law No. 22 of 2009 concerning Road Traffic and Transportation (UULLAJ), that public transportation companies are responsible for losses suffered by passengers who die or are injured as a result of transportation operations. , unless caused by an unavoidable or unavoidable event or by mistake. The form of responsibility can be in the form of compensation in the form of providing assistance or care and accident compensation. Some of the factors that cause traffic violations in Semarang Regency, namely the human factor, this is the lack of public understanding in maintaining traffic safety by following the rules in (UULLAJ) such as not wearing a standard helmet, not carrying a driving license (SIM) and STNK and not on the right route. Various ways of overcoming efforts have been carried out by the Semarang Regency Government and the police by using preemptive (educational), preventive (preventive) and repressive (law enforcement) methods. Meanwhile, from the Semarang Regency Transportation Agency, which acts as the Regency government. Semarang, which has attempted to take action against traffic violations such as carrying out roadworthy controls for motorized vehicles whose targets are goods vehicles, public transport vehicles and controlling the administrative requirements of public transport agreements.

Tujuan penelitian adalah untuk mendapatkan gambaran masalah yang lengkap dan jelas yang terdapat dalam masyarakat. Permasalahan yang diangkat yaitu bagaimana perlindungan hukum faktor apa saja yang mempengaruhi pasal 143 dan upaya hukumnya. Metode penulisan yang mendasari Penelitian ini adalah metode penelitian yuridis normatif yang bersifat deskriptif analitis. Perlindungan hukum terhadap penumpang dari angkutan sebagaimana terdapat pada Pasal 192 ayat(1) UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UULLAJ), bahwa perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau karena kesalahan. Bentuk tanggungjawabnya adalah dapat berupa ganti kerugian dapat berupa pemberian pertolongan atau perawatan serta santunan kecelakaan. Beberapa faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Semarang ini yakni

faktor manusia hal ini kurang adanya pemahaman masyarakat dalam menjaga keselamatannya berlalu lintas dengan mengikuti aturan di dalam (UULLAJ) seperti tidak menggunakan helm standar, tidak membawa Surat izin mengemudi (SIM) dan STNK serta tidak pada rute yang benar. Berbagai cara pengatasan upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Semarang serta kepolisian dilakukan dengan metode preemtif (edukasi), preventif (pencegahan), dan represif (penegakan hukum). Sedangkan dari Dishub Kabupaten Semarang yang bertindak selaku pemerintah Kab. Semarang yang telah mengupayakan tindakan terhadap pelanggaran lalu lintas seperti melakukan penertiban laik jalan dari kendaraan bermotor yang sarasannya adalah kendaraan barang, kendaraan angkutan umum dan melakukan penertiban tentang persyaratan administrasi perjanjian angkutan umum.

Kata Kunci: *Perlindungan Hukum, Penumpang jasa, Angkutan Umum.*

A. PENDAHULUAN

Penggunaan kendaraan di area lalu lintas untuk mengangkut orang atau barang dari suatu lokasi disebut transportasi. Masyarakat selalu membutuhkan angkutan umum seperti transportasi umum darat berupa Angkutan Kota, Angkutan Provinsi, dan Bis Umum guna untuk menggerakkan roda ekonomi nasional. Angkutan ialah fasilitas sering digunakan oleh masyarakat untuk menunjang kegiatan perdagangan setiap hari dan sekolah (Ichsan, 2015). Lalu Lintas jalan Nomor 22 Tahun 2009 menjelaskan bahwa transportasi adalah penggunaan kendaraan di ruang lalu lintas jalan untuk memindahkan orang dan barang dari satu tempat ke tempat lain (Peraturan Pemerintah RI, 2009b);(Pety, Sikka, & Mandalia, 2020).

Transportasi dengan kendaraan pada trayek antar Provinsi Jawa Tengah adalah angkutan bagi rakyat bawah dan menengah guna keperluan kegiatannya sesuai dengan manfaat pada rakyat. Dikarenakan banyaknya masyarakat yang memakai jasa angkutan orang karena sangat banyak pekerja ataupun mahasiswa berasal dari Provinsi Jawa Tengah yang harus kuliah, bekerja, ataupun pergi dinas ke Kabupaten Semarang ataupun sebaliknya (Mutansyir, 2003).

Masyarakat selalu membutuhkan sarana angkutan sebagai penunjang perpindahan tempat dengan menggunakan angkutan umum, dan angkutan bermotor milik pribadi. Seorang penumpang dapat menyesuaikan kebutuhan angkutannya dengan menyesuaikan fungsi dari angkutan tsb seperti untuk kebutuhan pribadi, atau keperluan usahanya. Hal yang wajib dimiliki angkutan umum dapat dikelompokkan menjadi beberapa unsur yaitu:

- a. Jalan yang merupakan tempat untuk pergerakan.
- b. Terminal berupa tempat awal dan akhir.
- c. Kendaraan atau alat angkut.
- d. Sebuah pengelola dari tiga unsur diatas.

Namun sayangnya masih banyak persoalan yang seringkali terjadi angkutan umum dan kurang adanya penyelesaian, baik terhadap penumpang maupun terhadap pengguna jalan lainya. Sudah jelas pemerintah memberikan angkutan umum guna melayani msyarakat. Tapi selalu bisa ditemukan suatu masalah pada angkutan umum. Yaitu pengemudi yang abaikan aturan lalu lintas. Masyarakat bergantung pada angkutan umum untuk kebutuhan mobilitas, karena penting bagi masyarakat yang tidak punya angkutan pribadi. Selain itu para pedagang lebih suka membawa jualannya menggunakan angkutan umum. Banyaknya masyarakat yang masih butuh dgn angkutan umum tentu penyedia angkutan umum juga harus meningkat, sehingga masyarakat tidak kekurangan kendaraan (Peraturan Pemerintah RI, 2005).

Sebab kurangnya angkuran umum menjadikan penumpang tdk nyaman karena transportasinya penuh dan ramai. Hal tersebut dapat diketahui bahwa angkutan umum harus meningkat jumlah armadanya supaya masyarakat akan merasa nyaman dan aman ketika menggunakannya. Kualitas angkutan umum harus dilakukan supaya penumpang nyaman, aman dan meningkatnya minat masyarakat dalam menggunakan transportasi umum. Adapun perlindungan hukum untuk semua pihak yang berkaitan dgn sistem angkutan yaitu pengguna transportasi, lalu lintas, angkutan dan seluruh masyarakat, serta penataan pembangunan dan pengembangan fasilitas yang dibutuhkan.

Lalu lintas dan transportasi jalan saling berkelanjutan dan memperhatikan kepentingan umum serta masyarakat yang tertib supaya terwujudnya sistem trnsportasi yang sesuai. Kendaraan bermotor guna pengangkutan pelayanan umum dapat juga digunakan untuk kebutuhan pribadi, seperti contoh kendaraan bermotor roda 4 yaitu bis antar kota/provinsi, taksi, mikrolet, angguna (angkutan serbaguna), angkudes (transportasi lokal, dll) yang sering dijumpai setiap saat (Salim, 1993);(Salim, 2005). Penganturan hukum mengenai angkutan tersebut diatur oleh pemerintah dalam bentuk undang-undang tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan (UULAJ) dan Peraturan Pemerintah.

Angkutan dengan sarana umum diatur dalam "Pasal 140 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", oleh karena itu pelayanan angkutan umum terdiri dari sebagai berikut (Peraturan Pemerintah RI, 2009a):

- a. Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam Trayek.
- b. Angkutan Orang dengan Kendaaan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.

Hal ini ditentukan dengan adanya izin trayek pengatur lalu lintas izin mengoperasikannya, dan kelayakan untuk transportasi umum dan kondisi lainya. Jika persyaratan yang tertuang dalam angkutan jalan terpenuhi, kendaraan tersebut kemudian layak mendapatkan angkutan umum resmi dengan plat nomor kuning. Lalu Lintas dan Angkutan jalan UU No. 22 Tahun 2009 diberlakukan supaya bisa memberikan kepastian hukum penyelenggara mengenai jasa angkutan, perusahaan angkutan, pengemudi dan penumpang. Penyelenggaraan pengangkutan di fasilitasnya dilakukan oleh pengemudi atau pengemudi (Jika ada) adalah pihak yang akan dilakukan kendaraan serta mengikatkan dirinya sebagai pekerja sesuai perusahaan pengangkutan.

Dalam memenuhi kewajibannya seorang pengemudi bertanggungjawab melaksanakan kewajibannya pengangkutan penumpang terlaksana dengan lancar, dan selamat sampai tujuan yang disepakati, maka dalam perjalanan dari tempat yang bebas dari kesehatan, luka, memar, sakit, bahaya atau kematian ke tempat tujuan (Uli, 2006).

Dengan pernyataan diatas, kendaraan umum pada penumpang masih kurang mungkin mereka merasa dirugikan oleh angkutan umum yang tidak bertanggungjawab. Sebagaimana yang tertuang dalam bunyi “Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, standar pelayanan transportasi orang yaitu meliputi:

- “(1) Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
- a. Keamanan
 - b. Keselamatan
 - c. Kenyamanan
 - d. Keterjangkauan
 - e. Kesetaraan
 - f. Keteraturan
- (2) Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Jenis pelayanan angkutan orang dengan kendaraan umum pada trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a adalah sebagai berikut:

- a. “Angkutan Lintas Batas Negara
- b. Angkutan Antar Kota Antar Provinsi
- c. Angkutan Perkotaan
- d. Angkutan Pedesaan”

Aspek hukum mengenai transportasi tak lepas keabsahan hak angkut itu sendiri. Adapun aturan hukum yang mengatur mengenai pengangkutan yaitu dalam KUHPER buku ketiga mengenai Perikatan, kemudian KUHD pada buku II titel ke V. dan pemerintah mengeluarkan pedoman dibidang sarana umum ialah undang-undang lalu lintas Nomor 22 Tahun 2009 sebagai pengganti undang-undang perlindungan konsumen Nomor 14 Tahun 1999 (Barkatullah, 2016). Nyatanya sering terjadi tindakan oleh pengemudi, hal ini diyakini berbahaya bagi penumpang, yaitu berupa kerugian materiil (secara aktual), maupun kerugian secara immateriil seperti penumpang yang kecewa dan tidak nyaman tergantung perilaku pengemudi tidak menjalankan kemudinya tidak wajar dalam arti pengemudi sakit, lelah, dan minum-minum saat menjalankan tugasnya secara tidak wajar, artinya saat menjalani tugasnya pengemudi terkena penyakit, kelelahan, meminum sesuatu yang bisa berpengaruh pada kemampuannya untuk mengemudikan kendaraan secara tdk baik yang bisa menyebabkan kecelakaan sehingga

penumpang menjadi korban. Pengemudi dapat dikenakan Pasal 311 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (“UULLAJ”) (Simbolon, 2020).

"Pasal 186 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" menyatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum wajib mengangkut orang dan/atau barang setelah tercapai kesepakatan pengangkutan dan/atau penumpang dan/atau pengirim barang telah membayar biaya transportasi. "Pasal 192 UULLAJ" menyatakan bahwa Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas segala kerugian yang diderita Penumpang yang meninggal dunia atau luka-luka selama penyelenggaraan pengangkutan, kecuali disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau tidak dapat dihindari atau kelalaiannya sendiri. Pencantuman asuransi penumpang dalam tiket sesuai dengan "Pasal 188-189 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", yang menyatakan: “Perusahaan Angkutan Umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh Penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan”. "Pasal 189 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" mengamanatkan bahwa perusahaan angkutan umum memiliki asuransi kewajiban sesuai dengan Pasal 188.

Seperti contoh kasus di Kabupaten Semarang masih banyak angkutan yang sembarangan untuk memberhentikan dan mengangkut penumpang. Masih banyak angkutan yang berhenti mendadak ditengah jalan hanya untuk mengambil atau menurunkan penumpang, hal ini yang perlu kita sadari bersama. Sebagaimana dalam bunyi “Pasal 143 Angkutan Jalan dan Undang-Undang Angkutan Jalan No. 22 Tahun 2009 Republik Indonesia” yaitu (Kurniawan, 2015) kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek dimaksud dalam pasal 140 huruf a harus:

- a. “Memiliki rute tetap dan teratur
- b. Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas Negara
- c. Menaikan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.”

Kalimat diatas mengenai kebutuhan pelayanan orang dengan kendaraan bermotor umum belum dipenuhi karena masih banyak pengemudi yang berhenti mendadak ditengah jalan hanya untuk mengambil atau menurunkan penumpang. Tindakan lainnya anantara lain penarikan tarif yang tidak resmi, penolakan penumpang yang tidak diinginkan oleh penumpang tanpa alasan yang jelas, akibatnya tujuan yang diinginkan tidak tercapai, dan mengangkut penumpang, melebihi kapasitas maksimum kendaraan (Arrasjid, 2000).

Adapun penelitian terdahulu dengan judul Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jasa (Penumpang) oleh Dian Natalia Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara (Dian Natalia, 2011), adalah pengemudi angkutan tetap sering melakukan kegiatan yang

dianggap merugikan penumpang, baik kerugian yang nyata (kerugian material) maupun kerugian nonmateri seperti kekecewaan dan ketidaknyamanan. Penelitian penulis berfokus pada perlindungan hukum bagi penumpang jasa pada trayek berdasarkan "Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", faktor-faktor yang melatarbelakangi pengemudi yang tidak mematuhi "Pasal 143 Undang-Undang Nomor 22", seperti Pengemudi Angkutan terkadang mengabaikan keselamatan dan kenyamanan penumpang dengan membawa lebih dari kapasitasnya dan menaikkan dan menurunkan penumpang di tempat yang tidak semestinya, serta upaya hukum yang dilakukan.

B. METODE

Penelitian ini menggunakan metodologi hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan melalui penelusuran sumber kepustakaan, yang merupakan data sekunder dan disebut juga dengan penelitian hukum kepustakaan. Untuk memperoleh data penelitian, penulis melakukan wawancara dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang guna mengembangkan keahlian penelitian. Penelitian ini mengandalkan data sekunder, yaitu data yang dikumpulkan langsung dari studi literatur, antara lain data dari artikel, jurnal, buku, internet, Peraturan Pemerintah, pendapat hukum, Peraturan Presiden, Undang-Undang Perlindungan Konsumen, dan undang-undang lainnya. Dalam menganalisis data penulis menggunakan metode analisis deskriptif kualitatif artinya data yang diperoleh dari hasil penelitian kemudian dianalisis secara kualitatif dengan memeriksa data dengan konsep, teori dan doktrin serta peraturan perundang-undangan yang terkait untuk memastikan kejelasan mengenai pokok permasalahan (Ashofa, 2010). Data yang dikumpulkan melalui kegiatan pengumpulan data di tinjau dan di teliti kemudian setelah disusun teratur akan dianalisis terhadap data tersebut (Sunggono, 2003).

C. HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Perlindungan Hukum Bagi Penumpang Jasa Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek (UU No. 22 Th. 2009 LLAJ)

Transportasi merupakan suatu kegiatan proses menggerakkan atau memindahkan orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain (Waldijono, 2001). Dengan adanya pembangunan ekonomi yang terus berjalan, sektor transportasi sangat memegang peranan yang penting bagi perkembangan suatu kota atau kabupaten. Perkembangan transportasi di suatu daerah dapat menunjang sektor lain yang masih berkembang misalnya sektor pertanian, perdagangan dan sektor - sektor lainnya. Transportasi merupakan satu kesatuan dari sistem prasarana, sarana dan pengguna, Agar tercipta transportasi yang baik serta meningkatkan kualitas transportasi masyarakat pemerintah perlu menyediakan angkutan umum yang memadai.

Dengan adanya peran transportasi yang dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang maka lalu lintas adalah jalan khusus yang ditempatkan dalam sistem transportasi nasional untuk mewujudkan lalu lintas yang tertib, aman, nyaman, cepat, tepat, tertib, dan lancar guna melindungi masyarakat dalam berlalulintas apabila terjadi kecelakaan atau pelanggaran terhadap UU Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen yang dilakukan oleh jasa angkutan orang dalam trayek dalam pelanggaran lalu lintas (Peraturan Pemerintah RI, 1999).

Sebagaimana dapat dilihat pada data 4.1.8 dijelaskan bahwa banyaknya kecelakaan lalu lintas di Wilayah Hukum Polres Semarang yaitu:

- a. Tahun 2017 tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 513 kali, 159 korban meninggal, 6 luka berat, 540 luka ringan dan kerugian mencapai Rp. 351.880.0000,-
- b. Tahun 2018 tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 499 kali, 148 korban meninggal, 1 luka berat, 492 luka ringan dan kerugian mencapai Rp.201.650.000.-
- c. Tahun 2019 tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 562 kali, 122 korban meninggal, 1 luka berat, 662 luka ringan dan kerugian mencapai Rp.342.200.000,-
- d. Tahun 2020 tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 484 kali, 121 korban meninggal, 1 luka berat, 539 luka ringan dan kerugian mencapai Rp.296.690.000.00,-
- e. Tahun 2021 tercatat terjadi kecelakaan sebanyak 493 kali, 141 korban meninggal, 1 luka berat, 564 luka ringan dan kerugian mencapai Rp.351.200.000,-

Pelanggaran ini dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan banyak korban jiwa. Menurut C.S.T. Kansil adapun jenis-jenis pelanggaran lalu lintas tersebut adalah (Kansil, 1986):

- a. “Pengemudi kendaraan bermotor pada waktu mengemudikan kendaraan bermotor di jalan tidak mampu mengemudikan kendaraannya sehingga mengakibatkan kecelakaan.
- b. Tidak dapat menunjukkan surat tanda bukti pendaftaran kendaraan bermotor. surat izin mengemudi dan tanda bukti lulus uji, atau tanda bukti lain yang sah.
- c. Tidak mematuhi ketentuan tentang kelas jalan, rambu-rambu dan marka jalan. alat pemberi isyarat lalu lintas, berhenti dan parkir, persyaratan teknis dan lain lain kendaraan bermotor, penggunaan kendaraan bermotor, melanggar kecepatan maksimum dan atau minimum, tata cara mengangkut orang dan barang, tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.
- d. Tidak mengenakan sabuk pengaman dan atau memakai helm bagi pengguna kendaraan beroda dua.”

Tentang pelanggaran yang terjadi di Kabupaten Semarang pada bulan Desember berdasarkan tabel 4.1.7 pada bulan desember sudah terjadi banyak jumlah

pelanggar yang terdaftar di Polres Semarang kurang lebih 1.900 orang. Pelanggar utamanya adalah mahasiswa, dengan pelanggaran terbanyak STNK mencapai 1.254 (Surat Nomor Kendaraan Bermotor) dan SIM paling banyak hingga sebanyak 494. Kesadaran pengguna jalan di Kabupaten Semarang, menjadi perhatian besar baik pengendara sepeda motor maupun pengendara mobil. Pelanggaran lalu lintas rata-rata mendominasi oleh karyawan swasta dan pelajar yang melanggar keutuhan dokumen perjalanan khususnya STNK dan SIM. Namun, banyak juga pelanggaran karena kurangnya pelengkapan berekendara, seperti tidak memakai helm dan banyak pelanggaran rambu lalu lintas juga cukup tinggi (Semarang, 2022).

Sebagaimana yang tertuang dalam bunyi “Pasal 141 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”, standar pelayanan angkutan orang yaitu meliputi:

- a. “Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi:
 - 1) Keamanan
 - 2) Keselamatan
 - 3) Kenyamanan
 - 4) Keterjangkauan
 - 5) Kesetaraan
 - 6) Keteraturan
- b. Standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan berdasarkan jenis pelayanan yang diberikan.
- c. Ketentuan lebih lanjut mengenai standar pelayanan minimal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur dengan Peraturan Menteri yang bertanggung jawab dibidang sarana dan prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.”

Seperti kasus yang terjadi di Kabupaten Semarang masih banyak angkutan yang sembarangan untuk memberhentikan dan mengangkut penumpang. Masih banyak angkutan yang berhenti mendadak ditengah jalan hanya untuk mengambil atau menurunkan penumpang, hal ini yang perlu kita sadari bersama. Sebagaimana dalam bunyi “Pasal 143 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” yaitu kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam pasal 140 huruf a harus:

- a. “Memiliki rute tetap dan teratur
- b. Terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara
- c. Menaikan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.”

Dari kalimat diatas mengenai standar pelayanan untuk orang yang menggunakan kendaraan bermotor umum belum terpenuhi karena masih banyak pengemudi yang berhenti mendadak ditengah jalan hanya untuk mengambil atau

menurunkan penumpang. Tindakan lainnya adalah pengemudi menarik tarif yang tidak sesuai dengan tarif resmi, atau tindakan lain seperti menurunkan penumpang di sembarang lokasi yang diinginkan tanpa alasan yang jelas, sehingga tujuan transportasi yang sebenarnya diinginkan oleh penumpang tidak tercapai, serta perilaku pengangkut yang mengangkut lebih banyak penumpang kapasitas maksimum kendaraan.

Perlindungan hukum penumpang angkutan umum darat telah diatur dalam "Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan." Aturan ini menjadi pedoman untuk membela kepentingan penumpang yang haknya dilanggar oleh penyedia jasa angkutan umum. Sebagaimana tercantum dalam "Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009" yang menunjukkan secara umum bahwa penyedia jasa angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang disebabkan oleh kecerobohan pengemudi. Aspek yang paling signifikan dari perlindungan konsumen jasa transportasi. Berikut prinsip kewajiban tersebut (Watni, 2004):

- a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan praduga bersalah (*presumption of liability*)
Menurut ide ini, semua pengangkut selalu bertanggung jawab atas segala kerusakan yang terjadi sebagai akibat dari kegiatan transportasi mereka. Namun, jika pihak pengangkut dapat menetapkan tidak bersalah. Dengan demikian, ia dibebaskan dari tanggung jawabnya untuk mengganti kerugian; kepolosan didefinisikan oleh tidak adanya kelalaian. Kejadian yang memerlukan tindakan pencegahan yang diperlukan untuk menghindari kerugian atau menimbulkan bahaya yang tidak dapat diperbaiki. Beban pembuktian (*onus of proof*) ada pada pengangkut, bukan pada individu yang terluka selama transit yang diatur oleh pengangkut.
- b. Prinsip tanggung jawab menurut Pasal 1365 KUHPerdara
Menurut konsep ini, semua pengangkut bertanggung jawab atas kesalahan mereka dalam mengangkut barang dan untuk setiap kerugian yang diakibatkannya, yang untuk itu mereka harus membayar ganti rugi. Menurut konsep ini, pihak yang dirugikan menanggung beban pembuktian, bukan pengangkut.
- c. Prinsip tanggung jawab mutlak
Menurut teori ini, pengangkut bertanggung jawab atas segala sesuatu yang terjadi selama transit, terlepas dari apakah kecerobohan terlibat atau tidak. Ide ini berfokus pada penyebab yang bertentangan dengan hasil.
- d. Prinsip pembatasan tanggungjawab
Asas pembatasan tanggung jawab adalah teori yang membatasi kewajiban pengangkut sampai jumlah tertentu.

Pasal 24 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan konsep "Tanggung Jawab Mutlak", yang menyatakan bahwa pengangkut dapat melepaskan diri dari

kewajibannya apabila ia dapat menunjukkan bahwa kerugian itu bukan akibat kelalaiannya.

Kendaraan bermotor tidak diragukan lagi merupakan salah satu aspek kehidupan sehari-hari yang paling signifikan bagi orang-orang yang bergerak. "Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan" adalah dasar hukum yang mengatur lalu lintas dan angkutan jalan, yang meliputi lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, dan pengelolanya, serta wajib ditaati dan dilaksanakan oleh seluruh warga negara Republik Indonesia, khususnya pengendara kendaraan bermotor. Berdasarkan "Pasal 1 angka 23 UULAJ", pengemudi adalah orang yang mengoperasikan kendaraan bermotor di jalan umum dan memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) yang masih berlaku.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 106 UULLAJ yang mengatur mengenai kewajiban yang harus dipatuhi oleh pengemudi kendaraan bermotor beroda dua maupun roda empat. Kewajiban tersebut diantaranya mencakup kewajiban mengemudikan kendaraan secara dengan wajar dan penuh intensif, wajib untuk kenakan sabuk pengaman dan helm yang sesuai SNI, dan wajib mendahulukan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Sedangkan Pasal 216 UULLAJ mengatur tentang hak masyarakat menjaga kawasan transportasi yang ramah lingkungan dan menerima informasi tentang kelestarian lingkungan dibidang transportasi dan jalan. Hak dan kewajiban yang dimiliki oleh pengemudi ini tentu akan melahirkan tanggungjawab baginya apabila hak dan kewajiban yang dimaksud.

Sebagai pihak yang mengendarai kendaraan bermotor, tentunya seorang pengemudi memiliki tanggung jawab besar terhadap penumpang yang berada di dalam kendaraan tersebut maupun terhadap pengguna jalan lainnya. Tanggung jawab pengemudi kendaraan bermotor diatur berdasarkan "Pasal 234 UULLAJ" yang menyebutkan:

- a. "Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh Penumpang dan/ atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian Pengemudi,
- b. Setiap Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerusakan jalan dan/atau perlengkapan jalan karenakelalaianataukesalahanPengemudi
- c. Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku jika:
 - 1) Adanya keadaan memaksa yang tidak dapat dielakkan atau di luar kemampuan Pengemudi
 - 2) Disebabkan oleh perilaku korban sendiri atau pihak ketiga
 - 3) Dan/atau disebabkan gerakan orang dan/ atau hewan walaupun telah diambil tindakan pencegahan."

Kemudian, apabila suatu kecelakaan lalu lintas yang berat berakhir dengan kematian korban, maka pengemudi mempunyai kewajiban dan tanggung jawab

sebagaimana dimaksud dalam "Pasal 235 ayat (1) UULAJ", yaitu membantu ahli waris korban dengan biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman tanpa mengurangi tuntutan pidana.

Sedangkan sanksi pidana bagi supir yang mengakibatkan kecelakaan diatur pada Pasal 310 sampai dengan Pasal 312 UU LLAJ. Penerapan sanksi pidana bagi pengemudi yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas terlihat pada putusan kasus meninggalnya mantan pelari nasional, Suryati Marija yang berdomisili di Gunung tumpeng Kecamatan Suruh Kabupaten Semarang yang hendak mudik di Kabupaten Semarang dalam kecelakaan lalu lintas di jalan tol Pekanbaru Riau- Sabtu 23 April 2022. Belakangan, keluarga juga menuntut agar Ahmad, pengemudi Mitsubishi Pajero asal Pekan Baru Riau, Kabupaten Siak yang mengemudikan keluarga Suryati saat kecelakaan lalu lintas, ditangani secara hukum. Mohammad Sofyan, kuasa hukum keluarga di Kabupaten Semarang, menyatakan telah menyerahkan surat kepada Kapolres dan Kasalantas Polres Siak untuk mengklarifikasi kasus kecelakaan Suryati dan keluarganya. Keluarga meminta keadilan karena mereka percaya bahwa Ahmad tidak memiliki itikad baik; misalnya, sopir almarhum Suryati Marija juga tidak hadir di pemakamannya. Ia terbukti melanggar Pasal 311 ayat (5) UU LLAJ karena mengemudikan kendaraan dengan sengaja dengan cara atau kondisi yang dapat membahayakan nyawa orang lain, dan menyebabkan 1 (satu) korban meninggal dunia. Selain sanksi pidana penjara, kurungan, atau denda, pengemudi yang melakukan tindak pidana lalu lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan SIM atau ganti kerugian yang diakibatkan tindakan tersebut, sebagaimana diatur pada Pasal 314 UULLAJ yang berbunyi "*Selain pidana penjara, kurungan, atau denda, pelaku tindak pidana Lalu Lintas dapat dijatuhi pidana tambahan berupa pencabutan Surat Izin Mengemudi atau ganti kerugian yang diakibatkan oleh tindak pidana lalu lintas.*" Maksud dari ketentuan "Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan Angkutan" adalah untuk memberikan kejelasan hukum kepada masyarakat luas sebagai pelanggan jasa angkutan umum. Menurut Pasal 138 ayat (1), pemerintah bertanggung jawab menyelenggarakan angkutan umum untuk memenuhi kebutuhan transportasi yang aman, selamat, nyaman, dan ekonomis. Hal ini menunjukkan bahwa masyarakat terjamin mendapatkan pelayanan angkutan umum yang aman, nyaman, ekonomis, dan selamat tanpa terkecuali. Adapun data armada jaring trayek angkutan dalam kota Kabupaten Semarang yang telah peneliti peroleh dari Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang yaitu:

DATA ANGKUTAN										
JARING TRAYEK ANGKUTAN DALAM KOTA										
KABUPATEN SEMARANG										
No.	No trayek	Jurusan	Jarak (Km)	Kebutuhan Armada	Armada Existing	Armada Aktif	Armada Pasif (mati)	per Agustus 2018		
								Jurusan	Sopir	Kemek
1	01	Ungaran - Kalirejo - Kajangan - Kalongan. PP	10	30	18	12	6	40.000	40.000	Tdk Ada
3	03	Ungaran - Babadan - Beji - Ngobo - Karangati. PP	10	15	6	5	1	40.000	30.000	Tdk Ada
5	05	Ungaran - Babadan - Karangati. PP	8	30	25	21	4	60.000	50.000	Tdk Ada
6	06	Ungaran - Babadan - Karangati - Pringapus - Wonoyoso - Sambeng. PP	14	60	27	20	7	40.000	30.000	Tdk Ada
7	07	Ungaran - Babadan - Karangati - Samban - Jimbaran. PP	14	25	15	13	2	40.000	30.000	Tdk Ada
10	10	Bawen (Terminal) - Ambarawa - Banyubiru - Brongkol. PP	12	50	40	34	6	100.000	60.000	Tdk Ada
11	11	Bawen (Terminal) - Ambarawa - Jambu - Bedono. PP	14	50	40	36	4	100.000	60.000	Tdk Ada
12	12	Bawen (Terminal) - Ambarawa - Bandungan. PP	13	50	25	23	2	50.000	40.000	Tdk Ada
14	15	Ungaran - Sidomulyo - Jl. Gatot Subroto - Gedanganak - Babadan. PP	12	25	2	2	0	50.000	40.000	Tdk Ada
15	16	Ungaran - Banyumanik (Ngesrep). PP	17	30	29	26	3	70.000	50.000	Tdk Ada
17	18	Term. Bawen - Punthuksari - Tambakboyo - Jl. Kartini - Gua Maria - Pasekan - Sumowono. PP	22	50	42	34	8	50.000	50.000	Tdk Ada
18	20	Salatiga (Tamansari) - Bringin - Tempuran - Kcdungati. PP	22	20	24	24	0	80.000	60.000	Tdk Ada
19	21	Salatiga (Tamansari) - Bringin - Krasak - Kalimaling. PP	21	31	32	29	3	80.000	60.000	Tdk Ada
20	23	Salatiga (Tamansari) - Semowo - Banding. PP	11	50	2	2	0	60.000	40.000	Tdk Ada
21	25	Salatiga (Tamansari) - Macanan. PP	8	15	10	10	0	40.000	40.000	Tdk Ada
22	26	Salatiga (Tamansari) - Kembang Sari. PP	8	10	1	1	0	40.000	40.000	Tdk Ada
23	32	Babadan - Lemahabang - Jimbaran - Bandungan. PP	16	75	57	48	9	70.000	50.000	Tdk Ada
24	41	Ungaran - Bawen - Ambarawa. PP (Ke arah Ambarawa lewat Punthuksari)	21	150	128	119	9	150.000	70.000	Tdk Ada
25	43	Ungaran - Bawen - Ambarawa - Banaran. PP	42	20	6	5	1	120.000	70.000	Tdk Ada
26	47	Bawen - Ambarawa - Banaran. PP	27	50	13	12	1	100.000	50.000	Tdk Ada
27	52	Ungaran - Bawen - Salatiga. PP	36	60	53	47	6	150.000	80.000	50.000
28	53	Terminal Bawen - Tuntang - Bringin. PP	11	20	6	4	2	50.000	30.000	Tdk Ada
29	54	Ambarawa - Asnan - Tuntang - Bringin. PP	22	60	43	28	15	50.000	40.000	Tdk Ada
30	55	Ungaran - Gunungpati. PP	10	60	42	37	5	100.000	60.000	40.000
31	57	Ungaran - Jimbaran - Bandungan - Ambarawa. PP	25	10	1	0	1	100.000	70.000	Tdk Ada
32	58	Ungaran - Bawen - Salatiga - Sruwen. PP	41	10	2	2	0	100.000	70.000	Tdk Ada
33	60	Salatiga (Terminal Tingkir) - Kopeng. PP	14	20	18	18	0	80.000	50.000	Tdk Ada
34	61	Suruh - Salatiga (Terminal Tingkir) - Bawen. PP	22	50	31	29	2	80.000	50.000	Tdk Ada
35	62	Sruwen - Salatiga (Terminal Tingkir) - Bawen. PP	25	25	42	39	3	100.000	60.000	40.000
36	63	Ambarawa - Banyubiru - Salatiga. PP	17	60	39	34	5	100.000	60.000	40.000
37	64	Ambarawa - Jambu - Pingit. PP	27	10	4	3	1	120.000	80.000	50.000
38	65	Ambarawa - Jambu - Banaran. PP	25	20	13	12	1	80.000	50.000	Tdk Ada
39	66	Ambarawa - Bandungan - Sumowono. PP	12	43	41	41	0	100.000	60.000	40.000
40	67	Suruh - Salatiga - Banyubiru - Ambarawa. PP	22	20	15	13	2	100.000	60.000	40.000
41	70	Karanggede - Suruh - Salatiga (Terminal Tingkir) - Bawen. PP	13	20	20	19	1	100.000	70.000	40.000
42	72	Pager - Kaliwungu - Mukiran - Papringan (Bovolali). PP	20	20	4	2	2	40.000	30.000	Tdk Ada
43	74	Suruh - Tingkir (Salatiga) - Bringin. PP	21	25	11	11	0	80.000	50.000	Tdk Ada
44	76	Pasar Kembang Sari - Patemon - Gejagan - Kopeng. PP	22	35	4	4	0	40.000	30.000	Tdk Ada
45	77	Pasar Kembang Sari Baru - Klero - Cukil - Kojoran - Margosari. PP	14	30	10	7	3	40.000	30.000	Tdk Ada
46	78	Pasar Kembang Sari Baru - Tegaltaton - Jatirejo - Muncar - Karanggede. PP	18	30	6	5	1	40.000	30.000	Tdk Ada
47	79	Ungaran (Terminal Sisemut) - Pasar Bandarjo - Sumurjurang - Patemon - Sekaran (UNNES). PP	13	50	20	14	6	80.000	50.000	Tdk Ada
48	99	Bawen - Ambarawa - Bandungan - Sumowono. PP	18	50	4	4	0	100.000	60.000	Tdk Ada

Gambar 1. Tabel armada yang ada di Kabupaten Semarang

Data armada tersebut terdapat kebutuhan armada, armada exiting, armada aktif. Yang mana jumlah dalam kebutuhan armada tersebut sebanyak 1.646 armada kebutuhan, armada exiting sebanyak 971 dan armada aktif sebanyak 849 armada. Yang mana didalam tabel tersebut terdapat penghasilan rata rata yang di diperoleh juragan serta sopir angkutan yang peneliti ambil salah satunya trayek dengan jurusan Bawen-Ambarawa-Bandungan-Sumowono. PP yang mana penghasilan yang didapatkan juragan rata rata Rp. 100.000 dan Sopir rata-rata sebanyak Rp.60.000,-.

Banyak pengemudi angkutan umum terus mengabaikan keselamatan dan kenyamanan pelanggan mereka dengan mengangkut terlalu banyak orang. Tanpa mempertimbangkan keselamatan dan kenyamanan penumpangnya, pengemudi angkutan umum fokus memaksimalkan keuntungannya. Secara umum, kerugian transportasi disebabkan oleh kecelakaan dan hambatan terkait transportasi. Kecelakaan adalah suatu peristiwa hukum pengangkutan berupa peristiwa atau bencana yang tidak diinginkan yang terjadi sebelum atau sesudah penyelenggaraan pengangkutan dan disebabkan oleh perbuatan manusia atau kerusakan alat pengangkutan dan dapat mengakibatkan kerugian atau kerugian material, fisik, dan mental, hilangnya mata pencaharian penumpang, pemilik barang, atau pengangkut (Abdulkadir, 2013).

Dengan dasar tersebut, peneliti menemukan pelanggaran yang mana masih banyaknya sopir angkutan yang sudah menyadari akan bahayanya nyawa seseorang jika mengangkut orang dengan jumlah banyak dari rawan kecelakaan dengan

jatuhnya penumpang atau kendaraan oleh bahkan terjadi pencurian selama dalam perjalanan, pengemudi angkutan tidak memperhatikan semua itu melainkan hanya manfaat yang diperoleh tanpa memperhatikan keselamatan penumpang. Dari hal itulah mengapa perlindungan hukum sangat penting bagi penumpang jasa angkutan umum dalam kendaraan bermotor trayek sebagaimana yang telah diatur dalam aturan perundang-undangan yang berlaku.

Menurut Pak Djoko Noerjanto. ATD, MT Kadis Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang bahwa perlindungan hukum trayek ini sudah ada biaya asuransi dan juga ada SOP ataupun kartu pelayanan, misalnya hal kecil saja naik angkutan umum harus menutup pintu dengan rapat, dihitung jaraknya berapa serta memberi kenyamanan terhadap konsumen ataupun masyarakat yang menggunakan jasa angkutan. Dinas Perhubungan melaksanakan pemantauan di lapangan kerja jika terdapat angkutan yang memiliki penumpang kapasitas full. Bahkan kendaraan sampai oleng/bergetar yang dapat mengakibatkan terjadinya kecelakaan lalu lintas serta kejahatan ataupun pelanggaran di jalan raya. Dijelaskan juga bahwa untuk Dinas Perhubungan hanya memeriksa kondisi kendaraan yang layak dan pengawasan mengenai pelanggaran lalu lintas menjadi tanggungjawab pihak Kepolisian yang mengawasi di lapangan (Noerjanto, 2022). melihat kenyataan tersebut, mengapa menggunakan Pasal 3 UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 yang menyatakan bahwa keselamatan dan ketertiban merupakan tujuan utama.

Ada dua tanggung jawab yaitu tanggungjawab adalah kewajiban untuk melakukan yang terbaik (*responsibility*) dan tanggung jawab untuk kompensasi/ganti rugi (*liability*). Perusahaan pengangkutan umum bersedia atas segala kerugian yang dialami oleh penumpang, pengangkut, atau pihak ketiga karena kegagalan menyediakan layanan transportasi. Dalam angkutan, keselamatan orang dan barang yang diangkut pada dasarnya menjadi tanggung jawab transportasi umum.

Sesuai dengan "Pasal 234 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", maka sudah sepatutnya perusahaan angkutan bertanggung jawab atas segala kerugian yang diderita penumpang atau pengangkut sebagai akibat angkutan umum. Sebagaimana tercantum dalam "Pasal 190 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", Pengemudi Kendaraan Bermotor Umum dapat menurunkan Penumpang dan/atau barang yang diangkutnya di halte terdekat apabila Penumpang dan/atau barang tersebut menimbulkan ancaman terhadap keamanan dan keselamatan transportasi.

Menurut "Pasal 191 dan 192 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan", perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan oleh kegiatan semua karyawan yang terlibat dalam operasi transportasi. Selain itu, Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh Penumpang yang terbunuh atau terluka sebagai

akibat dari operasi transportasi. Kecuali disebabkan oleh keadaan yang tidak dapat dicegah atau dihindari, atau oleh kelalaian Penumpang.

nomor hukum. 22 Tahun 2009 mendefinisikan kewajiban pengangkut atas kerugian penumpang berdasarkan Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ini dapat dipisahkan menjadi dua bagian:

- a. "Tanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang selain kecelakaan lalu lintas. Hal ini diatur dalam Pasal 188, 189, 191 dan 192. perlu dicatat bahwa angkutan umum berkewajiban untuk mengganti kerugian penumpang atau pengangkut atas kerusakan yang disebabkan oleh kelalaian dalam penyediaan layanan transportasi (Pasal 188) . Pasal ini mengandung unsur "kelalaian" dan kesalahan bertanggung jawab atas kerugian penumpang yang meninggal dunia atau luka-luka akibat pengangkutan dengan angkutan umum, tetapi menganut asas pertanggungjawaban atas kesalahan tersebut (Pasal 192 ayat 1). Pengecualian yang disebutkan dalam ayat ini adalah pelepasan tanggung jawab pengangkut. Argumentasi ini sama dalam Pasal 1367 huruf e, dan tanggung jawab majikan terhadap bawahannya berakhir dengan pembuktian bahwa kasus tersebut tidak dapat dicegah.
- b. Tanggung jawab atas kerugian yang diderita penumpang jika kecelakaan lalu lintas adalah kesalahan pengemudi. Uraian mengenai sistem kewajiban ini ini diatur dalam Pasal 234 ayat (1) dan (3), serta Pasal 235."

Perlindungan hukum adalah suatu masalah atau tindakan yang dirancang untuk melindungi suatu objek hukum sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku, termasuk sanksi bagi pelanggarnya. Perlindungan hukum merupakan upaya untuk menciptakan kepastian hukum dalam rangka melindungi masyarakat secara keseluruhan. Pemerintah menerbitkan kebijakan di bidang perhubungan darat, yaitu Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengingat pentingnya peran pelayanan transportasi yang tertib, menyenangkan, sigap, teratur, lancar, dan terjangkau bagi masyarakat.

Perlindungan hukum penumpang merupakan isu krusial dalam konteks peningkatan daya saing global yang memerlukan perlindungan tersebut. Bentuk perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum, sebagaimana dituangkan dalam "Pasal 192 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009", berarti angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang ditimbulkan oleh penumpang yang meninggal dunia atau luka-luka akibat penyelenggaraan angkutan, seperti pemerintah kompensasi bagi mereka yang bertanggung jawab dari perusahaan asuransi. Semacam perlindungan hukum bagi penumpang angkutan umum melalui pelayanan yang aman, nyaman, cepat, dan terjangkau. Sebagai komponen penting dari kehidupan sehari-hari, angkutan umum harus mudah diakses.

2. Faktor Yang Melatar Belakangi Pengemudi Angkutan Tidak Memenuhi Pasal 143 Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Salah satu faktor penting dalam angkutan umum ialah pengemudi, oleh karena itu didalam Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan banyak mengatur tentang pengemudi. Mulai dari durasi mengemudi, rute tetap dan teratur, jadwal yang sesuai, menurunkan sesuai dengan tempat tujuan sampai syarat khusus mengemudikan angkutan umum. Rute tetap dan teratur, terjadwal, awal, akhir, dan penjemputan atau pengantaran penumpang di Terminal untuk angkutan antar kota dan lintas batas, serta jemput dan antar penumpang di tempat yang telah ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan, sebagaimana ditetapkan oleh hukum dan peraturan yang berlaku. Pada “Pasal 138 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan” menyebutkan bahwa angkutan umum diselenggarakan dalam upaya memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman dan terjangkau. Akan tetapi masih banyaknya hal yang menyimpang terkait angkutan orang dengan kendaraan bermotor umum dalam trayek sebagaimana yang tertuang dalam bunyi “Pasal 143 Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan: Kriteria pelayanan angkutan orang dengan Kendaraan Bermotor Umum dalam trayek sebagaimana dimaksud dalam Pasal 140 huruf a harus: memiliki rute tetap dan teratur, terjadwal, berawal, berakhir, dan menaikkan atau menurunkan penumpang di Terminal untuk angkutan antarkota dan lintas batas negara; dan menaikkan dan menurunkan penumpang pada tempat yang ditentukan untuk angkutan perkotaan dan pedesaan.” Hal tersebut yang belum sepenuhnya ditaati oleh pengemudi angkutan umum.

Berdasarkan hasil dari penelitian yang didapatkan bahwa belum tepenuhinya pasal tersebut ada bebarapa faktor yang memungkinkan jadi latar belakang untuk tidak dipenuhinya pasal 143 antara lain:

a. Faktor Manusia

Faktor manusia memegang peranan penting dalam penegakan undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan, dan juga merupakan kendala terpenting. Hal ini disebabkan kurangnya pemahaman masyarakat dalam menjamin keselamatan jalan dengan memantui ketentuan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu Lintas dan Angkutan jalan seperti mengenakan helm saat mengemudi, pengemudi tidak membawa SIM dan STNK, tidak mengikuti rute dan jadwal yang benar, dan akan menurunkan penumpang tergantung tujuan dll.

b. Faktor Penegak Hukum

Faktor penegakan hukum atauPolisi lalu lintas mendukung pelaksanaan UULAJ Nomor 22 tahun 2009 dan juga menjadi penghambat Pasal 143 UU Lalu Lintas. Hal ini disebabkan kurangnya kesadaran polisi dalam menjalankan tugasnya sebagai penegak hukum di bidang transportasi dan angkutan jalan. Hal ini terlihat jelas dari tanggapan koresponden bahwa “Kurangnya aparat kepolisian yang berjaga di pos polisi bahkan kadang kala tidak ada polisi yang berjaga di pos polisi”.

c. Faktor Sarana Prasarana

Selain peran sebagai pendukung, unsur-unsur seperti sarana dan prasarana juga berperan sebagai faktor yang tentunya sangat melatarbelakangi untuk terlaksananya Undang-Undang Lalu Lintas tentunya dalam pasal 143. Hal ini dikarenakan kondisi jalan yang sedang ada dalam kemacetan sehingga dalam hal ini pengemudi melewati rute yang tidak sesuai dengan trayek.

Dari hasil penelitian yang dilakukan peneliti yang mewawancarai kepada Pak Doni, S.E selaku Bidang Angkutan terkait faktor apa saja yang melatarbelakangi dalam Pasal 143 beliau menjawab bahwa didalam faktor ini kita dapat menyebutkan defiasi (penyimpangan trayek) itu biasa terjadi karena kepimilikan kendaraan pribadi, jalur yang diberikan tidak semua jalur pengemis artinya dimana tempat tersebut terdapat tempat lain yang diperuntukan untuk angkutan umum. Adapun faktor yang melatar belakangi pasal 143 tersebut terutama masih terjadinya modal sistem setoran. Sistem terjadwal dan teratur juga terkadang angkutan mengejar sistem aturan atau modal yang disetorkan yang kebut-kebutan, artinya para supir terpaksa ngebut mengejar jam sebab mereka sudah hafal dilokasi mana serta jam jam tertentu calon penumpang menunggu tersebut kedatangan bus. Dalm sistem setoran sudah pasti mereka saling kebut kebutan atau kejar mengejar dan saling pept-pepetan dijalan ada kemungkinan manajemnya dengan sistem bisa diubah misalnya gaji bulanan. Dengan adanya hal seperti itu kemungkinan besar adanya resiko besar dalam melanggar lalu lintas.

Maka dari itu diperlukan adanya peran pengawasan di lapangan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang. Agar ketentuan yang ada dalam pasal 143 berjalan serta mematuhi peraturan yang ada di dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (Noerjanto, 2022).

3. Upaya Yang Dilakukan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang Terkait Permasalahan Yang Terjadi Pada Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

Kabupaten Semarang merupakan salah satu dari 35 kabupaten/kota di Provinsi Jawa Tengah yang berfungsi sebagai daerah penyangga (hinterland) bagi ibu kota provinsi Semarang. Kabupaten Semarang tidak hanya menjadi buffer zone bagi Kota Semarang, tetapi juga merupakan transit hub bagi berbagai kota besar di Jawa Tengah, antara lain Surakarta dan DI. Yogyakarta. Kabupaten Semarang dan Kota Salatiga, dimana keseluruhan Kota Salatiga berada di bawah Kabupaten Semarang.

Keadaan ini berdampak pada karakteristik mobilitas jaringan jalan di Kabupaten Semarang. Jaringan jalan Kabupaten Semarang berbentuk linier (lurus), berbentuk jaringan jalan raya nasional dari batas kota Semarang sampai Bawen, dan dipisahkan menjadi dua bagian menuju Magelang/Yogyakarta dan Salatiga/Surakarta. Selain jalan nasional, Kabupaten Semarang juga memiliki jaringan jalan lokal yang menghubungkan dengan kabupaten/kota lain, antara lain:

a. Kota Semarang dari Gunungpati

- b. Kabupaten Temanggung dari Kaloran
- c. Kabupaten Boyolali dari Karanggede
- d. Kabupaten Grobogan dan Kedungjati

Jaringan jalan nasional dan provinsi terhubung dengan jaringan jalan kabupaten dan per tahun 2018 ke jaringan jalan tol melalui Exit Tol Ungaran dan Exit Tol Bawen. Berdasarkan fitur-fitur ini, jaringan nasional memiliki kesulitan lalu lintas paling banyak, diikuti oleh jaringan provinsi dan kemudian jaringan kabupaten. Jika dikategorikan, tantangan lalu lintas Kabupaten Semarang adalah:

- a. Keselamatan

Permasalahan aspek keselamatan adalah meningkatnya kemungkinan kecelakaan mobil. Hampir setiap lokasi di jaringan jalan raya nasional di Kabupaten Semarang memiliki risiko kecelakaan yang tinggi. Secara spesifik, lokasi black spot di Kabupaten Semarang terdiri dari Gemawang (Jambu), Kethekan (Jambu), Kalitanggi (Tengaran), Bawen-Karangjati, Lemahabang (Bandungan), dan berbagai situs di sepanjang koridor Bawen-Ungaran, khususnya Langensari-Mijen didominasi angkutan barang dan sepeda motor.

- b. Ketertiban

Masalah yang terkait dengan fitur ketertiban termasuk pelanggaran lalu lintas yang meluas dan mobilitas jalan yang tidak efisien. Khusus pada jaringan jalan raya nasional, kapasitas jalan berkurang akibat bertambahnya hambatan samping akibat kurang tertibnya. Contoh lain termasuk mengangkat atau menurunkan orang di kendaraan angkutan umum, pelanggaran parkir di badan jalan, pelanggaran ngebut, dan pelanggaran peralatan. Karena kurangnya pemahaman terhadap undang-undang lalu lintas, maka tempat parkir di depan jalan raya nasional di Kabupaten Semarang terletak di Exit Tol Bawen dan area Klaim PIKK di sekitar Turnaround Road di Jl Lemahabang Bandungan di Kecamatan Bergas, Kabupaten Semarang.

- c. Kelancaran

Masalah berkaitan dengan aspek kelancaran adalah volume lalu lintas yang semakin dinamis, yang tidak diimbangi dengan pembangunan/pengembangan jaringan jalan baru. Akibatnya, kemacetan lalu lintas terjadi di beberapa kawasan jalan nasional, terutama di persimpangan dan pusat kegiatan, pada jam-jam sibuk pagi, siang, dan malam. Simpang di kawasan kota Ungaran yang berpotensi terjadi kemacetan lalu lintas adalah simpang DPRD Ungaran.

- d. Perizinan analisis dampak lalu lintas

Saat menerapkan rincian, masalah yang muncul sehubungan dengan persetujuan survei dampak lalu lintas adalah:

- 1) “Adanya permohonan andalalin (Analisis dampak lalu lintas) dengan ukuran di bawah syarat minimal sesuai PM 75 Tahun 2015 tentang Penyelenggaraan Andalalin (analisis dampak lalu lintas)

- 2) Adanya permohonan rekomendasi untuk bangunan yang telah beroperasi
- 3) Keterbatasan/kendala perencanaan anggaran untuk bangunan pemerintah, disebabkan sosialisasi yang kurang
- 4) Keluhan masyarakat tentang lamanya waktu pengurusan andalalin di tingkat kementerian (jalan nasional)
- 5) Adanya beragam kondisi terkait kebutuhan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam mekanisme perizinan SLF
- 6) Belum terintegrasinya perizinan andalalin dalam skema OSS.”

Dalam hal ini peneliti menanyakan kepada Kasi Bidang Angkutan Dony Setiawan, S.E mengenai upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang terkait permasalahan yang terjadi pada lalu lintas dan angkutan jalan yakni (Setiawan, 2022):

Upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang untuk pemerataan dan memudahkan para penumpang angkutan umum yaitu dengan cara mempermudah izin trayek, memperlancar dan memudahkan untuk pelayanan uji berkala antara lain seperti jemput bola ke daerah pinggiran.

- a. Dinas perhubungan mencoba mengsinergikan rencana induk transportasi semisal saat ini pelayanan seluruh utama itu ada di seluruh nasional Bawen-Tawang yang mana jalur angkutanya berhimpitan. Sehingga langkah yang dilakukan Dinas Perhubungan untuk kedepannya merubah kebijakan dalam hal tersebut. Istilahnya *free rute* atau merubah rute yang resmi yang sudah ada ke rute-rute yang masuk dalam penyambung.
- b. Memudahkan akses keluar masuk terminal dan memudahkan sarana transportasi lanjutan seperti Trans Jateng sebagai sarana lanjutan.
- c. Upaya Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang dalam membantu dan memudahkan sarana transportasi darat atau transportasi Angkutan umum yaitu dengan akan menambah armada angkutan umum sebagai sarana transportasi untuk antar jemput sekolah kedaerah pinggiran yang belum terjangkau oleh angkutan umum, khususnya dikarenakan untuk Kabupaten Semarang sendiri terdapat banyak persebaran sekolah dan pabrik yang tentunya hal tersebut akan sangat berpengaruh besar terhadap Angkutan umum dikarenakan persebaran sekolah dan pabrik berada di wilayah jalan utama dan sering terjadi penumpukan penumpang dikarenakan masih kurangnya sarana transportasi Angkutan umum yang berada di wilayah Kabupaten Semarang.

Adapun upaya lain yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang Untuk menunjang pemerataan dan memudahkan akses untuk mempermudah para pelajar dan para pekerja di wilayah kabupaten Semarang yaitu antara lain dengan cara:

- a. Menambahkan jumlah tempat pemberangkatan seperti terminal utama untuk pemberangkatan dan penurunan sehingga juga mengurangi angka kemacetan

yang terjadi di wilayah Kabupaten Semarang khususnya pada jam berangkat dan pulang kerja.

- b. Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang akan mempermudah akses izin trayek guna menunjang pemerataan dan memudahkan para pengguna jasa angkutan umum dan para pemilik angkutan umum di Kabupaten Semarang
- c. Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang akan memberikan jaminan kemudahan kepada para pemilik angkutan umum untuk melakukan proses Uji berkala yang dilakukan di kantor Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang guna membantu dalam mempermudah para pemilik angkutan umum dan para pengguna jasa angkutan umum untuk lebih terbantu dengan kemudahan, kenyamanan dan keselamatan yang sudah diberikan.

D. SIMPULAN

Dari uraian dan pembahasan mengenai penelitian dan pembahasan, maka peneliti dapat menarik kesimpulan sebagai berikut. *Pertama*, perlindungan hukum bagi pengguna jasa angkutan umum telah diatur dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 234 ayat (1) yang secara umum menjelaskan bahwa penyedia jasa angkutan umum bertanggungjawab atas kerugian penumpang yang diakibatkan oleh kelalaian pengemudi yang dinamakan “tanggung jawab mutlak”. *Kedua*, beberapa faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas di Kabupaten Semarang, kurangnya pemahaman, faktor penegak hukum, kurangnya aparat kepolisian dalam berjaga di pos polisi, serta kurangnya upaya yang dilakukan oleh penegak hukum, faktor sarana prasarana dengan kondisi garis marka yang sudah mulai kabur, traffic light yang mati, maupun alat pemberi isyarat yang lainnya yang kondisinya sudah rusak atau kurang baik. *Ketiga*, berbagai upaya telah dilakukan oleh Pemerintah Kabupaten Semarang serta kepolisian mulai dari kepolisian yang menerapkan metode preemtif (edukasi), preventif (pencegahan), dan represif (penegakan hukum). Sedangkan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang selaku peran Pemerintah Kabupaten Semarang telah melakukan upaya terkait pelanggaran Lalu-Lintas yaitu mengadakan penertiban tentang laik jalan kendaraan bermotor dengan sasaran kendaraan barang dan kendaraan angkutan umum. Disamping itu dishub juga telah melakukan penertiban tentang persyaratan administrasi perjanjian angkutan umum.

Dengan adanya peran transportasi maka Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang harus menata sistem transportasi nasional agar mewujudkan masyarakat yang tertib, selamat, nyaman, cepat, tepat, teratur dan lancar guna melindungi masyarakat apabila terjadi kecelakaan atau pelanggaran. Dan juga Dinas Perhubungan harus rutin dalam pengawasan dilapangan serta ada pelayanan yang memadai bagi jasa angkutan umum dalam kendaraan bermotor trayek. Didalam faktor yang tidak memenuhi pasal 143 Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang harus melakukan penindakan serta pengawasan yang ketat agar ketentuan yang ada

di dalam pasal 143 Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dapat dipatuhi oleh jasa angkutan umum. Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang harus lebih maksimal dan melakukan upaya yang sebaik mungkin bagi permasalahan yang terjadi agar pengguna jasa angkutan umum untuk lebih terbantu dengan kemudahan, kenyamanan dan keselamatan yang sudah diberikan

E. DAFTAR RUJUKAN

- Abdulkadir, M. (2013). *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bhakti.
- Arrasjid, C. (2000). *Dasar-Dasar Ilmu Hukum*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Ashofa, B. (2010). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Barkatullah, A. H. (2016). *Hak-Hak Konsumen*. Bandung: Nusa Media.
- Ichsan, A. (2015). *Hukum Dagang*. Jakarta: Pradnya Paramita.
- Kansil, C. S. T. (1986). *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Kurniawan, R. F. (2015). *Angkutan Abaikan Halte Penumpang*. Retrieved from 17 Juni 2015
- Mutansyir, R. (2003). Refleksi Filosofis Atas Perkembangan Ilmu-Ilmu Humaniora. *Jurnal Filsafat*, 35(2).
- Noerjanto, D. (2022). *Wawancara kepada Bapak Djoko Noerjanto, ATD,MT. Kadis Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang*. Retrieved from 8 Juni 2022
- Peraturan Pemerintah RI. *Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Undang-Undang Perlindungan Konsumen (UUPK)*. , (1999).
- Peraturan Pemerintah RI. (2005). *Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dalam fokus media. Empat Undang-Undang Transportasi*. Bandung.
- Peraturan Pemerintah RI. *Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan jalan Nomor 22 Tahun 2009*. , (2009).
- Peraturan Pemerintah RI. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. , (2009).
- Pety, Sikka, & Mandalia. (2020). *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Angkutan Dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan*. Fakultas Hukum, Universitas Islam Kalimantan (UNISKA).
- Salim, A. (1993). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Salim, A. (2005). *Manajemen Transportasi*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Semarang, P. (2022). *Sources: Polres Semarang/ Polres of Semarang diakses pada tanggal 8 Juni 2022*.
- Setiawan, D. (2022). *Wawancara kepada Bapak Dony Setiawan, S.E. Bidang Angkutan Jalan Dinas Perhubungan Kabupaten Semarang*.

- Simbolon, N. Y. (2020). Perlindungan Hukum Bagi Pengguna Jasa Angkutan Umum Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. *Hukum*, 5(1).
- Sunggono, B. (2003). *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Uli, S. (2006). *Pengangkutan : Suatu Tinjauan Hukum Multimoda Transport, Angkutan Laut, Angkutan Darat, Udara*. Medan: Penerbit Usu Press.
- Watni, S. (2004). *enelitian Tentang Aspek Hukum Tanggung Jawab Pengangkut dalam Sistem Pengangkutan Multimoda*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman dan HAM RI.