**ANALISIS YURIDIS SISTEM TRANSPORASI MASSAL YANG ADA DI  
INDONESIA**

---

**Achmad Muzayin, Made Warka, Budiarsih**  
**Fakultas Hukum Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya**  
**(Naskah diterima: 20 November 2019, disetujui: 25 Desember 2019)**

***Abstract***

*The problem of transportation is not an ordinary problem in the community, transportation has become a complex problem, basically transportation is useful for the movement of goods and people in distances that can even be said to be close. Public interest in using public transportation is very influential on the system implemented. In a good transportation system, several subsystems are needed to form the system. These subsystems can be classified into three namely activity systems, network systems and movement systems. The three systems must run together because there is a link between the three, it is not impossible if the three systems experience problems in practice, it will disrupt the stability of the system that has been built. The law also touches on the transportation system even though textually it is not mentioned, only contextually it can be interpreted in an efficient and effective transportation system, it will raise many questions about the regulation of the transportation system in the law.*

***Keywords:*** Analisis Yuridis, System Transfortation in Indonesia

***Abstrak***

Masalah transportasi bukan merupakan sebuah persoalan yang biasa dimasyarakat, transportasi sudah menjadi persoalan yang kompleks, pada dasarnya transportasi berguna bagi perpindahan barang maupun orang dalam jarak yang bahkan bisa dikatakan dekat. Minat masyarakat untuk menggunakan transportasi umum sangat berpengaruh pada sistem yang diterapkan. Dalam sistem transportasi yang baik dibutuhkan beberapa subsistem pembentuk sistem tersebut. Subsistem tersebut dapat diklasifikasikan menjadi tiga yaitu sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan. Ketiga sistem tersebut harus berjalan bersamaan karena ada keterkaitan antara ketiganya, bukan tidak mungkin jika ketiga sistem tersebut mengalami kendala pada prakteknya, maka akan mengganggu stabilitas sistem yang sudah dibangun. Undang-undang juga menyinggung tentang sistem transportasi walau secara tekstual tidak disebutkan, hanya secara kontekstual hal itu dapat diartikan dalam sistem transportasi yang efisien dan efektif, maka akan banyak menimbulkan pertanyaan tentang pengaturan sistem transportasi dalam undang-undang.

**Kata Kunci:** Analisis Yuridis, Sistem Transportasi di Indonesia.

## **I. PENDAHULUAN**

**K**ebutuhan akan sarana transportasi terus meningkat seiring dengan semakin banyaknya kebutuhan pengiriman barang dan perpindahan manusia itu sendiri. Transportasi darat adalah segala bentuk transportasi menggunakan jalan untuk mengangkut penumpang atau barang. Selain transportasi darat terdapat juga transportasi laut. Transportasi laut adalah suatu sistem pemindahan manusia atau barang yang beroperasi dilaut dengan menggunakan alat sebagai kendaraan dengan bantuan tenaga manusia atau mesin. Transportasi darat dan laut memiliki peran yang sangat penting didalam kehidupan bangsa, karena semua aspek kehidupan bangsa, Karena semua aspek kehidupan masyarakat tidak ada yang tidak bisa disentuh oleh transportasi. Sesuai dengan fungsinya, transportasi darat dituntut untuk dapat menyediakan jasa transportasi jalan, kereta api, sungai, danau dan penyeberangan serta angkutan perkotaan, sehingga mampu menunjang perkembangan sektor – sektor lainnya. Sejak awal peranan transportasi darat sangat dominan dalam segala aspek kehidupan masyarakat. Pentingnya transportasi bagi masyarakat Indonesia disebabkan oleh beberapa faktor antara lain, keadaan geografis Indonesia yang terdiri

dari ribuan pulau kecil dan besar, perairan yang terdiri dari sebagian besar laut, sungai dan danau yang memungkinkan pengangkutan dilakukan melalui darat, perairan, dan udara guna menjangkau seluruh wilayah Indonesia.

Salah satu contoh transportasi massal dengan memanfaatkan perkembangan zaman yakni transportasi online merupakan suatu penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berjalan dengan mengikuti serta memanfaatkan perkembangan ilmu pengetahuan atau teknologi berbasis aplikasi dan online baik untuk pemesanan maupun pembayaran. Keinginan yang hendak dicapai dalam perlindungan konsumen adalah menciptakan rasa aman bagi konsumen dalam memenuhi kebutuhan hidup. Terbukti bahwa semua norma perlindungan konsumen dalam Undang – undang Perlindungan Konsumen memiliki sanksi pidana, bahwa segala upaya yang dimaksudkan dalam perlindungan konsumen tersebut tidak saja terhadap tindakan preventif, akan tetapi juga tindakan represif dalam semua bidang perlindungan yang diberikan kepada konsumen. Berdasarkan pengamatan, pihak transportasi online kurang memperhatikan aspek keamanan, kenyamanan, keselamatan, keterjangkauan, kesetaraan, dan keteraturan pengguna jasa aplikasi tersebut. Namun

menanggapi hal tersebut pihak pelaku usaha transportasi online bahwa usaha yang dijalankan hanya sebagai layanan aplikasi yang menghubungkan antara pengemudi/pemilik kendaraan dengan penumpang. Jadi, urusan izin pengangkutan merupakan tanggung jawab pengemudi/pemilik kendaraan sebagai mitra. Demikian dalam Pasal 9 UULLAJ tentang tata cara berlalu lintas bagi pengemudi kendaraan bermotor umum serta Pasal 141 UULLAJ tentang standar pelayanan angkutan orang dan masih banyak pasal lainnya yang terkait dengan adanya upaya memberikan perlindungan bagi pengguna dalam penyelenggaraan jasa angkutan. Itu beberapa contoh kasus yang terjadi pada angkutan massal yang dapat diakses oleh semua orang bahkan anak dibawah umur.

Sebenarnya bukan hanya kendaraan tersebut yang disoroti oleh penulis, tapi banyak kendaraan yang ada di masyarakat tentang penggunaan dan fungsinya sesuai dengan sistem transportasi massal yang ada. Ada tiga sistem pembentuk sistem transportasi modern yang harusnya bisa diterapkan untuk masa depan, yaitu: sistem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan. Dalam sistem ini harus adanya keseimbangan sehingga muncullah transportasi yang baik sesuai yang dibutuhkan

masyarakat. Oleh sebab itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian tentang bagaimana sistem transportasi yang ada di Indonesia sesuai dengan ketentuan perundang-undangan.

## **II. METODE PENELITIAN**

### **a. Jenis penelitian**

Penelitian yang digunakan adalah metode normatif yaitu penelitian hukum untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Penelitian hukum normatif dilakukan untuk mencari pemecahan masalah atas isu hukum (*legal issue*) yang ada. Hasil dari penelitian ini adalah memberikan preskripsi mengenai rumusan masalah yang diajukan. Penelitian hukum normatif hanya meneliti norma hukum, tanpa melihat praktek hukum di lapangan (*law in action*). Yang dimaksud adalah penelitian ini menganalisa bagaimana sistem transportasi massal yang berlaku di Indonesia kemudian bagaimana perlindungan yang ada pada masyarakat terkait sistem tersebut.

### **b. Metode Pendekatan**

- a. Pembahasan pada penulisan ini akan menggunakan pendekatan perundang-undangan yakni
  1. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas.

2. Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.
3. Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan.
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 26 Tahun 2017 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum tidak dalam Trayek.
5. peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan hal ini.
- b. Pendekatan selanjutnya ialah dengan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) penulis harus merujuk pada prinsip-prinsip hukum yang dapat ditemukan dalam pandangan-pandangan sarjana ataupun doktrin-doktrin hukum. Meskipun tidak secara eksplisit, konsep hukum dapat ditemukan dalam undang-undangan, hanya saja harus tetap melawati proses pemahaman peneliti terdahulu dalam memahami konsep.

**c. Sumber Bahan Hukum**

1. Sumber penelitian ini diperoleh dari kepustakaan atau studi dokumen dimana literatur ataupun ketentuan-ketentuan perundang-undangan yang berkaitan dengan permasalahan yang penulis bahas. Bahan – bahan atau sumber data yang dapat dijadikan obyek studi dalam penu-

lisan ini adalah data sekunder yang terdiri dari baham hukum primer yang digunakan adalah terdiri dari: Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Pidana (KUHP), serta peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan hal ini.

2. Bahan hukum sekunder yang digunakan adalah yang berasal dari dari literatur, jurnal hukum, dan literatur lainnya yang berkaitan dengan permasalahan.

**d. Teknik analisis bahan hukum**

Analisis bahan hukum merupakan proses penyederhanaan keadaan bentuk yang lebih mudah dibaca dan di pahami sehingga dalam penulisan ini memberikan gambaran atas masalah yang diangkat atau dibahas sesuai dengan rumusan masalah sebelumnya. Proses analisa bahan hukum merupakan suatu proses untuk menemukan jawaban atas pertanyaan dari pokok permasalahan. Seperti diketahui dalam penulisan ini menggunakan metode pendekatan normatif.

Penelitian kepustakaan yang dilakukan adalah membandingkan peraturan-peraturan, ketentuan, dan buku referensi, serta data yang diperoleh mengenai perlindungan terhadap pasien yang memperoleh pelayanan kesehatan melalui media berbasis online. Kemudian

dianalisis secara kualitatif yang akan memberikan gambaran menyeluruh tentang aspek hukum yang berhubungan dengan masalah yang akan diteliti

### **III. HASIL DAN PEMBAHASAN**

#### **1. Pengertian Sistem Transportasi**

Transportasi merupakan alat mobilitas unsur pertahanan dan keamanan yang harus selalu tersedia, bukan saja untuk keperluan rutin angkutan unsur –unsur pertahanan dan kemanan.

Sistem Transportasi adalah suatu bentuk keterikatan dan keterkaitan antara penumpang, barang, prasarana dan sarana yang berinteraksi dalam rangka perpindahan orang atau barang, yang tercakup dalam suatu tatanan, baik secara alami ataupun buatan/rekayasa. Dalam sistem transportasi ada 5 unsur pokok, yaitu:

- a. Orang/Barang yang membutuhkan ;
  - b. Kendaraan sebagai alat angkut;
  - c. Jalan sebagai prasarana angkutan;
  - d. Terminal;
  - e. Organisasi sebagai pengelola lingkungan
- Transportasi merupakan kegiatan pemindahan barang (muatan) dan penumpang dari suatu tempat ke tempat yang lain.

Unsur-unsur diatas harus dipenuhi agar sistem yang sudah dibangun dapat terlaksana karena dari beberapa unsur yang ada termasuk

unsur yang pertama yakni orang dan barang, tanpa keduanya sistem transportasi tak akan dapat terlaksana. Kendaraanpun menjadi faktor utama karena adanya orang tentu akan membutuhkan kendaraan untuk memindahkan keduanya dari tempat satu ke tempat yang lainnya sesuai kebutuhan yang diinginkan. Jalan yang akan dilalui akan terasa lebih mudah andai jalanan tersebut dibangun sesuai dengan ketentuan.

Tempat pemberhentian yang tepat juga dibutuhkan agar ketertiban dapat terlaksana dengan baik. Dari semuanya harus ada pengelola yang memadai agar semua aturan yang sudah ditentukan oleh pengelola dalam hal ini pemerintah atau lembaga yang terkait dan sudah diberi wewenang untuk mengatur semuanya tentang transportasi. Maka aturan yang ada harus jelas karena jika tidak jelas atau samar akan menimbulkan penafsiran yang bermacam-macam. Seperti halnya kendaraan yang digunakan untuk transportasi tersebut, ada kategori khusus kendaraan umum yang dipakai.

Secara umum transportasi memegang peranan penting dalam dua hal yaitu pembangunan ekonomis dan pembangunan non ekonomis. Tujuan yang bersifat ekonomis misalnya peningkatan pendapatan nasional, me-

ngembangkan industri nasional dan menciptakan serta memelihara tingkat kesempatan kerja bagi masyarakat. Sejalan dengan tujuan ekonomis tersebut adapula tujuan yang bersifat non ekonomis yaitu untuk mempertinggi integritas bangsa, serta meningkatkan pertahanan dan keamanan nasional.

## **2. Fungsi Jasa Angkutan**

Pemindahan barang dari pabrik ke tempat pelanggan hanya merupakan bagian kecil dari kebutuhan pengangkutan keseluruhan industry. Tanpa memperhatikan besar kecilnya perusahaan, jenis produksi atau jasa yang disajikan, luas pemasarannya atau efisiensi produksi dan administrasinya. Mobilitas dibutuhkan baik bagi personalia maupun bagi bahan sejak terjadinya kontak pertama dengan pelanggan sampai ke titik kepuasan terakhir di pihak pelanggan.

Ini lah tanggungjawab “jasa angkutan”, suatu fungsi yang isinya tugas pelayanan baik kepada produk maupun kepada personalia untuk menjamin “bahwa barang yang tepat berada di tempat yang tepat pada saat yang tepat”. Ini jalan satu-satunya untuk mencapai keberhasilan penjualan dan kepuasan pelanggan serta merupakan pertanda bagi suatu usaha yang menguntungkan.

Dengan berkembangnya ilmu pengetahuan baru tentang manajemen distribusi fisik, “angkutan” sebagai kegiatan terpisah rupanya telah tertelan dalam konsep yang kelihatannya lebih luas, namun, berbagai aspek “angkutan” telah dibiarkan begitu saja berada diluar lingkaran kegiatan yang disebut “distribusi”. Kegiatan seperti angkutan personalia, pengadaan kendaraan untuk organisasi penjualan dan jasa, dan untuk membantu tenaga kerja yang fungsinya mengadakan kebijakan pengadaan dan pengendalian mobil-mobil milik perusahaan bagi tenaga eksekutif dan para manajer, sama pentingnya dengan kegiatan mengirimkan barang kepada pelanggan dalam rangka menentukan kemampuan perusahaan secara menyeluruh. Fungsi transportasi yakni:

- a. Menyediakan kendaraan untuk mengangkut produk ke tempat pelanggan.
- b. Merawat dan memperbaiki semua kendaraan milik perusahaan.
- c. Memberikan nasihat mengenai kebijakan penggantian kendaraan.
- d. Memberikan nasihat mengenai kebijakan pembelian kendaraan.
- e. Mengendalikan sediaan bahan bakar.
- f. Menyediakan jasa pengemudi.

Dengan fungsi tersebut maka transportasi bertujuan untuk melayani para masyarakat

yang membutuhkan proses transportasi yakni perpindahan. Hal ini terkait proses hukum yang mengatur transportasi yang sesuai dengan sistem yang berlaku.

### **3. Angkutan Sebagai Penunjang Pembangunan Ekonomi**

Pembangunan ekonomi membutuhkan jasa angkutan yang cukup serta memadai. Tanpa adanya transportasi sebagai sarana penunjang tidak dapat diharapkan tercapainya hasil yang memuaskan dalam usaha pengembangan ekonomi suatu Negara. Untuk tiap tingkatan perkembangan ekonomi diperlukan kapasitas angkutan yang optimum. Namun perlu diperhatikan bahwa penentu kapasitas dan tingkatan investasi bukan merupakan hal yang mudah.

Tiap Negara, bagaimanapun tingkatan perkembangan ekonominya, dalam rangka menyusun sistem transportasi nasional atau dalam menetapkan *policy* transportasi nasional harus menentukan terlebih dahulu tujuan-tujuan mana yang membutuhkan jasa angkutan dalam sistem transportasi nasional.

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam pengembangan ekonomi ialah :

1. Meningkatkan pendapatan nasional, disertai dengan distribusi yang merata antara

penduduk, bidang-bidang usaha dan daerah-daerah.

2. Meningkatkan jenis dan jumlah barang jadi dan jasa yang dapat dihasilkan para konsumen, industry dan pemerintah.
3. Mengembangkan industry nasional yang dapat menghasilkan devisa serta men-supply pasaran dalam negeri.
4. Menciptakan dan memelihara tingkatan kesempatan kerja bagi masyarakat.

Transportasi memegang peranan penting dalam usaha mencapai tujuan-tujuan pengembangan ekonomi tersebut.

### **4. Sistem Transportasi Nasional**

Sistem transportasi nasional (SITARNAS) dimaksudkan sebagai pedoman pembangunan transportasi dengan tujuan agar dapat dicapai penyelenggaraan transportasi nasional yang efektif dan efisien. Sistarnas adalah tatanan transportasi yang terorganisasi secara kesisteman, terdiri dari transportasi jalan, transportasi kereta api, transportasi sungai dan danau, transportasi penyeberangan, transportasi laut, transportasi udara, dan transportasi pipa, yang masing-masing terdiri dari prasarana dan sarana, kecuali transportasi pipa, membentuk suatu sistem pelayanan jasa transportasi yang efektif dan efisien, berfungsi melayani perpindahan orang dan/atau barang yang

terus berkembang secara dinamis. Sistem transportasi nasional menjadikan transportasi lebih mudah bagi masyarakat karena sasaran utama adalah masyarakat secara luas. Penggunaan transportasi massal ini akan semakin berkembang bersamaan dengan kebutuhan masyarakat yang cenderung instan dan cepat saji. Maka pembangunan sitarnas harus menjadi solusi bagi masyarakat. Dalam kajian sitarnas bukan hanya pada transportasi tertentu saja melainkan seluruh moda transportasi yang ada di Indonesia, menentukan transportasi yang terbaik, menetapkan sistem yang bisa dicapai masyarakat dan, dapat menyentuh semua kalangan tanpa terkecuali.

Sasaran SITARNAS adalah terwujudnya penyelenggaraan sistem transportasi yang efektif dan efisien. Efektif dalam arti selamat, aksesibilitas tinggi, terpadu kapasitas mencukupi, teratur lancar dan cepat, mudah dicapai, tepat waktu, nyaman, tarif terjangkau, tertib, aman, serta polusi rendah. Efisien dalam arti beban publik rendah dan utilitas tinggi dalam satu kesatuan jaringan transportasi nasional. Tujuan sitarnas adalah terwujudnya transportasi yang efektif dan efisien dalam menunjang dan menggerakkan dinamika pembangunan, meningkatkan mobilitas manusia, barang dan jasa, membentuk terciptanya pola distribusi

nasional yang mantab dan dinamis, serta mendukung pengembangan wilayah, dan lebih memantabkan perkembangan kehidupan bermasyarakat, berbangsa dan bernegara dalam rangka perwujudan wawasan nusantara dan meningkatkan hubungan internasional. Perkembangan sistem transportasi ini tak luput dari peran seluruh komponen yang ada dari penyelenggara pemerintah hingga masyarakat yang merasakan sepenuhnya perubahan yang ada.

Transportasi publik perkotaan merupakan bagian dari transportasi jalan, transportasi jalan adalah salah satu sub sektor dari sektor transportasi nasional. Jadi transportasi perkotaan merupakan salah satu unsur dalam sistem transportasi nasional (sitarnas), yang berarti sasaran dan tujuannya adalah sejalan dengan sasaran dan tujuan sistarnas, yaitu mewujudkan pelayanan transportasi yang efektif dan efisien. Transportasi yang ada di kota dapat dibuat contoh perkembangan transportasi yang ada di desa, dengan menerapkan aturan yang sama tapi menyesuaikan dengan kondisi geografis yang ada, memang tidak sembarangan dalam menentukan sistem transportasi yang ada ini, harus dikaji dengan penuh pengamatan yang sistematis.



Transportasi yang paling banyak digunakan di Indonesia menurut survey yang dilakukan pada akhir tahun 2017 dengan responden sejumlah 6.904 orang dan hasilnya adalah sebagai berikut

1. Berdasarkan kendaraan yang sering digunakan orang Indonesia
  - a. Kendaraan pribadi sejumlah 53,9 %
  - b. Kendaraan umum sejumlah 52,4 %
2. Berdasarkan kendaraan pribadi yang sering digunakan
  - a. Motor Sejumlah 80,2 %
  - b. Mobil Sejumlah 36,7 %
3. Alasan menggunakan kendaraan pribadi
  - a. Hemat Sejumlah 52,3 %
  - b. Aman dan nyaman Sejumlah 43,5%
  - c. Tidak suka menunggu Sejumlah 37,7 %
  - d. Jarak ke kantor dekat Sejumlah 23,3 %
  - e. Alasan lainnya Sejumlah 4,4 %
  - f. Lebih cepat Sejumlah 0,15 %

Dari data diatas dapat kita lihat kendaraan pribadi masih menjadi primadona masyarakat untuk melakukan aktifitas pergerakan, tapi kita tidak mungkin bisa langsung menyatakan betapa pentingnya kendaraan pribadi karena selisih penggunaan transportasi massal juga tidak terlalu signifikan, hanya terpaut 1,5 % saja dari 6.904 responden. Hal ini penting dikaji mengapa transportasi

dengan menggunakan mobil pribadi lebih disukai, dari alasan tersebut yang menjadi faktor utama adalah hemat secara finansial. Perlu kita soroti lagi adalah sistem keamanan yang menempati urutan kedua alasan menggunakan kendaraan pribadi. Sebenarnya dalam undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan nomor 22 tahun 2009 keamanan sudah diatur sedemikian rupa untuk mengantisipasi hal yang tidak diinginkan, tapi faktanya masih banyak kejadian yang menyebabkan kerugian bagi konsumen. Dari hasil survei menunjukkan, jumlah responden yang pernah mengalami kejadian kurang menyenangkan saat menggunakan transportasi umum *offline* mencapai 62,3 %. Sedangkan yang mengaku tidak pernah mengalami kejadian tidak menyenangkan hanya 37,7 %.

Perubahan yang ada dalam sistem transportasi nasional ini dapat dipengaruhi oleh Sistem Transportasi Modern dapat dijelaskan dengan bentuk sistem transportasi makro yang terdiri dari beberapa sistem transportasi mikro. Sistem transportasi secara menyeluruh atau dinamakan makro dapat dipecah menjadi beberapa sistem yang lebih kecil atau mikro yang disebut sebagai sistem, yang masing-masing saling terkait dan saling mempengaruhi. Sistem inilah yang dalam konteks pemaha-

man sistem pada penjelasan sebelumnya disebut sebagai komponen. Masing-masing sistem tersebut terdiri dari beberapa komponen pembentuk yang juga saling berhubungan antara satu dengan lainnya. Sistem-sistem pembentuk sistem transportasi modern tersebut adalah sebagai berikut:

### 1. Sistem Kegiatan

Sistem kegiatan merupakan sistem mikro yang pertama. Sebagaimana dijelaskan pada kegiatan belajar sebelumnya bahwa transportasi timbul karena adanya proses pemenuhan kebutuhan, dimana kita melakukan pergerakan dikarenakan tidak semua kebutuhan kita bisa dipenuhi ditempat dimana kita berada.

Berbicara mengenai sistem kegiatan sesungguhnya sangat berkaitan dengan apa yang disebut tata guna lahan dan pada setiap sistem kegiatan ini memiliki jenis kegiatan tertentu yang dapat membangkitkan pergerakan dan akan menarik pergerakan dalam proses pemenuhan kebutuhan. Sistem tersebut merupakan sistem pola kegiatan tata guna lahan yang terdiri dari sistem pola kegiatan social, ekonomi, kebudayaan, dan sebagainya.

Kegiatan yang timbul dalam sistem ini membutuhkan pergerakan sebagai alat pemenuhan kebutuhan yang perlu dilakukan setiap

hari yang tidak dapat dipenuhi oleh tata guna lahan tersebut. Pergerakan yang dimaksudkan dapat meliputi pergerakan manusia maupun pergerakan barang. Pada konteks ekonomi, pergerakan barang lebih dimaksudkan untuk mendapatkan nilai tambah (*value added*), sementara untuk pergerakan manusia memiliki banyak tujuan, baik untuk tujuan bekerja, belanja, sekolah, ke tempat pelayanan kesehatan, hiburan, dan sebagainya. Namun ada intinya, besarnya pergerakan sangat berkaitan erat dengan jenis dan intensitas kegiatan yang dilakukan.

### 2. Sistem Jaringan

Pergerakan baik yang berupa pergerakan manusia dan/atau barang sebagaimana dimaksudkan tersebut diatas jelas membutuhkan sarana dan prasarana yang menunjang. Sarana yang dimaksudkan disini lebih kepada kebutuhan akan moda transportasi untuk melakukan pemindahan orang dan/atau barang, sementara prasarana yang dimaksudkan adalah tempat moda transportasi tersebut bergerak.

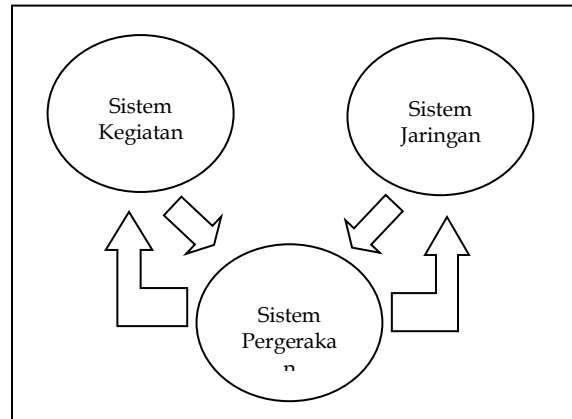
Pada konteks sistem jaringan yang merupakan sistem mikro yang kedua dimaksudkan lebih kepada prasarana transportasi yang merupakan media bagi moda transportasi untuk melakukan pergerakan misalnya jalannya jalan raya, juga termasuk didalamnya bebera-

pa simpul seperti terminal bus, stasiun kereta api, bandara, dan pelabuhan laut.

### 3. Sistem Pergerakan

Interaksi antara sistem kegiatan dan sistem jaringan ini menghasilkan pergerakan manusia dan/atau barang dalam bentuk pergerakan kendaraan dan/atau orang (pejalan kaki). Disinilah pembahasan mengenai sarana transportasi tercakup, dimana sarana transportasi ini merupakan media yang mewadahi berbagai kebutuhan pergerakan tersebut

Sebagaimana telah disebutkan diatas bahwa antar komponen pendukung sistem dalam sistem transportasi modern ini akan berinteraksi antara satu dengan yang lain, dan interaksi ini akan menyebabkan beberapa perubahan pada masing-masing sistem atau pendukung. Maksudnya adalah bahwa interaksi dalam sistem kegiatan atau sistem tata guna lahan dengan sistem jaringan transportasi, perubahan pada salah satu komponen (sistem kegiatan) dapat menyebabkan perubahan pada komponen lainnya (sistem jaringan dan sistem pergerakan). Dari ketiga sistem transportasi modern dapat digambarkan dan diilustrasikan sebagai berikut:



Tabel 1.1. Sistem Trasnportasi Modern

Dari gambar diatas, jelas terlihat hubungan keterkaitan atau interaksi antar sistem atau komponen pendukung dari sitem transportasi modern yang terdiri dari sitem kegiatan, sistem jaringan dan sistem pergerakan. Ketiga sistem mikro ini saling berinteraksi dalam suatu sistem yang lebih makro yaitu sistem transportasi modern. Ketiga sistem tersebut di Indonesia dapat digambarkan sebagai berikut:

#### a. Sistem kegiatan

Bappenas, Bappeda Privinsi dan Bappeda kabupaten/kota, Bangda, dan Pemda.

#### b. Sistem Jaringan

Departemen Perhubungan (darat, laut, udara), Bina Marga.

#### c. Sistem Pergerakan

Organda, Polantas, Masyarakat dan Dinas Lalu Lintas Angkutan Jalan (DLLAJ).

Sistem transportasi yang menunjukkan bahwa komponen pendukung diatas bukan

saja berpengaruh dalam perjalanan transportasi masa depan yang ada di Indonesia tapi menjadi faktor penting dalam mewujudkan sistem transportasi nasional yang dapat dirasakan dan dinikmati manfaatnya oleh masyarakat secara luas, bukan hanya dari beberapa orang yang memanfaatkan, tapi terciptanya sistem transportasi massal ini berguna untuk pengembangan kehidupan yang berkelanjutan.

Transportasi yang ada di Indonesia sebenarnya sudah ada aturan mengenai jaringan lalu lintas dan angkutan jalan yakni pada bab VI bagian kesatu pasal 14 yang berbunyi:

- (1) Untuk mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan.
- (2) Pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) berpedoman pada Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan kebutuhan.
- (3) Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) terdiri atas: a. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nasional; b. Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Provinsi; dan c.

Rencana Induk Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Kabupaten/Kota.

Pasal 14 tersebut menjadi pedoman dalam menjelaskan betapa pentingnya jaringan yang ada untuk menentukan transportasi yang sesuai dengan kebutuhan masyarakat mulai dari sistem yang tersusun secara nasional hingga kabupaten juga pedesaan. Sasaran yang tepat untuk masyarakat pedesaan terkadang lebih fleksibel dalam penerapan aturan, karena masyarakat desa lebih mengutamakan kekeluargaan untuk menyelesaikan masalah, juga adanya rasa tenggangrasa yang tinggi, mengapa demikian, karena transportasi yang ada di desa lebih kepada kebersamaan untuk mencapai tujuan. Secara aturan jaringan yang ditetapkan pemerintah menyesuaikan keadaan sesuai dengan wilayah.

Sistem transportasi tak lepas juga dari tata guna lahan atau sistem aktivitas, perencanaan transportasi untuk masa yang akan datang selalu dimulai dari perubahan dan perkembangan tata guna lahan. Oleh sebab itu, adalah penting mengetahui perencanaan tata guna lahan dalam merencanakan sistem angkutan. Kondisi demikian itu semakin menguatkan asumsi dasar perencanaan sistem transportasi, yaitu bahwa kebutuhan akan transportasi berhubungan langsung dengan penyebaran

dan intensitas petak tata guna lahan yang berlainan disebuah kota.

Kecenderungan pola penyebaran tata guna lahan ini berindikasi pada pola aktivitas masyarakat dan menimbulkan jarak fisik antara suatu lokasi aktivitas dengan lokasi aktivitas lainnya. Dua elemen ini, pola penyebaran lokasi aktivitas masyarakat dan jarak fisik lokasi-lokasi tersebut, sangat potensial memberikan dorongan (stimulasi) timbulnya pergerakan lalu-lintas. Kuantitas arus pergerakan atau lalu-lintas ini dihitung sebagai jumlah kebutuhan akan jasa transportasi. Jadi hasil perencanaan transportasi, sebenarnya adalah prediksi besaran jumlah lalu-lintas orang, barang atau kendaraan yang bergerak atau berjalan pada masa yang akan datang. Kebutuhan transportasi harus ditunjang dengan sistem transportasi yang disebutkan diatas yakni harus ada keseimbangan antara sistem dan tata letak yang ada yakni lahan yang digunakan. Sistem yang bagus tidak menutup kemungkinan akan ada perubahan pada pola transportasi yang ada tapi harus didukung dengan lokasi yang strategis agar semuanya dapat tercapai dengan baik. Sistem ini yang harusnya berlaku di Indonesia yang ada 3 sistem mikro yang tersusun dalam sistem makro.

Sistem transportasi dapat dihubungkan dalam sistem informasi dan komunikasi lalu lintas dan angkutan jalan yang terdapat dalam pasal 245 UULLAJ bab XVI yakni:

- (1) Untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu.
- (2) Penyelenggaraan Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dilaksanakan oleh Pemerintah, pemerintah provinsi, dan pemerintah kabupaten / kota berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Sistem Informasi dan Komunikasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) digunakan untuk kegiatan perencanaan, pengaturan, pengendalian, dan pengawasan serta operasional Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang meliputi:
  - a. Bidang prasarana Jalan;
  - b. Bidang sarana dan Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; dan
  - c. Bidang registrasi dan identifikasi Kendaraan Bermotor dan Pengemudi, penerapan hukum, operasional Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, serta pendidikan berlalu lintas.

Pada ayat 1 dijelaskan bahwa untuk mewujudkan transportasi yang demikian diperlukan komunikasi yang terpadu, yang dimaksud terpadu dalam undang-undang tidak dijelaskan secara gamblang bahkan tidak ada penjelasan hanya tertulis cukup jelas. Sebenarnya kejelasan kata terpadu perlu diuraikan, yang dimaksud komunikasi yang bagaimana apakah hanya dengan komunikasi verbal atau non verbal atau harus dengan yang lainnya. Teori kepastian hukum menyebutkan bahwa segala aturan harus ada kejelasan mengenai bagaimana hukum mengatur sesuatu. Adanya kepastian hukum membuat masyarakat menjadikan hukum sebagai keputusan tertinggi karena dapat mengetahui akibat yang ditimbulkan dari aturan tersebut. Sistem transportasi berkaitan dengan sistem komunikasi yang dibangun berdasarkan kebutuhan masyarakat yang dengan kebutuhan transportasi yang kompleks.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 74 tahun 2014 tentang angkutan jalan yang terdapat pada bab XII tentang Sistem Informasi Manajemen Perizinan Angkutan pasal 119 yang berbunyi:

(1) Pejabat yang berwenang menerbitkan izin penyelenggaraan Angkutan dalam Trayek, Angkutan tidak dalam Trayek, dan Angku-

tan barang khusus wajib menyelenggarakan sistem informasi manajemen perizinan Angkutan.

(2) Sistem informasi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) merupakan kegiatan pengumpulan dan pengolahan data perizinan berdasarkan:

- a. Laporan pengusaha Angkutan mengenai realisasi Angkutan setiap bulan;
- b. Hasil pengendalian dan pengawasan; dan
- c. Hasil penilaian kinerja perusahaan Angkutan.

(3) Ketentuan lebih lanjut mengenai sistem informasi manajemen perizinan Angkutan diatur dengan peraturan Menteri.

Sistem informasi yang ada dalam angkutan jalan diharuskan semua kendaraan mempunyai dalam bentuk yang sudah diatur oleh pemerintah. Sistem informasi ini berguna bagi angkutan baik kota hingga nasional untuk mengkomunikasikan setiap pergerakan yang dilakukan. Sistem informasi ini dapat berjalan jika semua dapat berkoordinasi dengan baik antara pembuat kebijakan, pengusaha bahkan masyarakat yang sebagai konsumen. Peran masyarakat sangat penting dalam sistem ini karena masyarakat dapat memberi masukan, memantau, melaporkan kondisi transportasi

yang ada, tentunya akan ditindak lanjuti oleh pejabat yang berwenang.

Sistem transportasi yang efektif perlu didukung dengan adanya asas yang mendasari sistem tersebut serta tujuan apa yang akan dicapai dari tujuan pembangunan sistem transportasi massal. Berikut pengertian asas yang terdapat dalam sistem transportasi massal. Asas adalah suatu dasar, dimana asas menjadi suatu landasan atau prinsip dari suatu Peraturan Perundang-undangan, Dalam setiap undang-undang yang dibuat pembentuk undang-undang, biasanya dikenal sejumlah asas atau prinsip. Asas merupakan suatu fondasi dalam suatu undang-undang dan peraturan pelaksanaannya. asas-asas di kesampingkan, maka runtuhlah bangunan undang-undang itu dan segenap peraturan pelaksanaannya. Hukum pengangkutan juga terdapat asas-asas, yang terbagi kedalam dua jenis, yaitu:

1) Bersifat publik

- a. Yaitu Asas-asas yang terdapat pada tiap-tiap Undang-undang pengangkutan baik darat laut maupun udara, asas yang bersifat Publik diantaranya yaitu:
- b. Asas manfaat, bahwa pengangkutan harus dapat memberikan manfaat sebesar besarnya bagi kemanusiaan, peningkatan kesejahteraan rakyat dan pengem-

banan perikehidupan yang berkesinambungan bagi warga negara, serta upaya peningkatan pertahanan dan keamanan negara.

- c. Asas usaha bersama dan kekeluargaan yaitu, bahwa penyelenggaraan usaha di bidang pengangkutan dilaksanakan untuk mencapai cita-cita dan aspirasi bangsa yang dalam kegiatannya dapat dilakukan oleh seluruh lapisan masyarakat dan dijiwai oleh semangat kekeluargaan.
- d. Asas adil dan merata yaitu, bahwa penyelenggaraan penengangkutan harus dapat memberikan pelayanan yang adil dan merata kepada segenap lapisan masyarakat dengan biaya yang terjangkau oleh masyarakat.
- e. Asas keseimbangan yaitu, bahwa pengangkutan harus diselenggarakan sedemikian rupa sehingga terdapat keseimbangan yang serasi antara sarana dan prasarana, antara kepentingan pengguna dan penyedia jasa, antara kepentingan individu dan masyarakat, serta antara kepentingan nasional dan internasional.
- f. Asas kepentingan umum yaitu, bahwa penyelenggaraan pengangkutan harus mengutamakan kepentingan pelayanan umum bagi masyarakat luas.

- g. Asas keterpaduan yaitu, bahwa penerbangan harus merupakan kesatuan yang bulat dan utuh, terpadu, saling menunjang, dan saling mengisi baik intra maupun antar moda transportasi.
  - h. Asas kesadaran hukum yaitu, bahwa mewajibkan kepada pemerintah untuk menegakkan dan menjamin kepastian hukum serta mewajibkan kepada setiap warga negara Indonesia untuk selalu sadar dan taat kepada hukum dalam penyelenggaraan pengangkutan.
  - i. Asas percaya pada diri sendiri yaitu, bahwa pengangkutan harus berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, serta bersendikan kepada kepribadian bangsa.
  - j. Asas keselamatan Penumpang, yaitu bahwa setiap penyelenggaraan pengangkutan penumpang harus disertai dengan asuransi kecelakaan.
- 2) Asas yang bersifat perdata
- Asas yang bersifat perdata merupakan landasan hukum pengangkutan yang hanya berlaku dan berguna bagi kedua pihak dalam pengangkutan niaga, yaitu pengangkut dan penumpang atau pengirim barang. Asas-asas Pengangkutan yang bersifat perdata adalah sebagai berikut:
- a. Konsensual yaitu pengangkutan tidak diharuskan dalam bentuk tertulis, sudah cukup dengan kesepakatan pihak-pihak. Tetapi untuk menyatakan bahwa perjanjian itu sudah terjadi atau sudah ada harus dibuktikan dengan atau didukung oleh dokumen angkutan.
  - b. Koordinatif yaitu pihak-pihak dalam pengangkutan mempunyai kedudukan setara atau sejajar, tidak ada pihak yang mengatasi atau membawahi yang lain. Walaupun pengangkut menyediakan jasa dan melaksanakan perintah penumpang/pengirim barang, pengangkut bukan bawahan penumpang/pengirim barang. Pengangkutan adalah perjanjian pemberian kuasa.
  - c. Campuran yaitu pengangkutan merupakan campuran dari tiga jenis perjanjian, yaitu pemberian kuasa, penyimpanan barang, dan melakukan pekerjaan dari pengirim kepada pengangkut. Ketentuan ketiga jenis perjanjian ini berlaku pada pengangkutan, kecuali jika ditentukan lain dalam perjanjian pengangkutan.
  - d. Retensi yaitu pada pengangkutan tidak menggunakan hak retensi. Penggunaan hak retensi bertentangan dengan tujuan dan fungsi pengangkutan. Pengangkutan



hanya mempunyai kewajiban menyimpan barang atas biaya pemiliknya.

- e. Pembuktian dengan dokumen yaitu setiap pengangkutan selalu dibuktikan dengan dokumen angkutan. Tidak ada dokumen angkutan berarti tidak ada perjanjian pengangkutan, kecuali jika kebiasaan yang sudah berlaku umum, misalnya pengangkutan dengan angkutan kota (angkot) tanpa karcis/tiket penumpang.

Asas publik yang berlandaskan kepada kepentingan masyarakat, yakni apa yang memberi manfaat bagi masyarakat harus dilakukan sesuai dengan teori keadilan yang menyatakan bahwa tentang hak dan kebebasan, peluang kekuasaan, pendapatan dan kemakmuran. Maka, sesuatu yang dibuat oleh pemerintah harus berlandaskan keadilan yang sesuai dengan asas publik bagi pengangkutan.

Pasal 203 tentang keselamatan lalu Lintas dan angkutan Jalan dalam hal ini pemerintah bertanggung jawab penuh. Guna menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan maka ditetapkan rencana umum nasional, meliputi:

- a. Penyusunan program nasional kegiatan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Penyediaan dan pemeliharaan fasilitas dan

perlengkapan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

- b. Pengkajian masalah keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.
- c. Manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Menjamin keselamatan penumpang juga pengusaha angkutan umum, seperti keamanan juga disusun sesuai dengan pola yang baik untuk *kemaslahatan* bersama, bukan hanya pemerintah tapi masyarakat umum. Ada identifikasi untuk memenuhi kebutuhan masyarakat akan transportasi yang *complete* tidak hanya pelayanan jasa tapi hingga moda transportasi yang digunakan serta wilayah cakupan masing-masing. Pemerintah juga menyediakan dan memelihara sarana dan prasarana yang sudah dibuat. Beberapa masalah pasti akan muncul dari berbagai sistem yang sudah dibuat, maka antisipasi dari pemerintah harus menciptakan *problem solving* bagi masalah yang timbul dengan adanya perencanaan manajemen yang terstruktur hingga membentuk susunan sistem yang efektif dan efisien.

#### **IV. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian diatas hasil analisa penulis tentang sistem transportasi nasional dimaksudkan sebagai pedoman pembangunan transportasi dengan tujuan agar dapat dicapai

penyelenggaraan transportasi nasional yang efektif dan efisien. Pembentuk sistem transportasi yang baik adanya subsistem yang saling berkaitan yakni sistem Kegiatan, sistem Jaringan dan sistem Pergerakan. Ketiga sistem tersebut akan berkolerasi dengan sistem jaringan yang ada pada pasal 14 undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan nomor 22 tahun 2009, yang mewujudkan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang terpadu dilakukan pengembangan Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan untuk menghubungkan semua wilayah di daratan. Serta dilanjutkan pasal 245 yakni untuk mendukung Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan sistem informasi dan komunikasi yang terpadu. Pada intinya harus ada keselarasan antara peraturan perundang-undangan dengan sistem yang sudah dirancang oleh para ahli tata ruang jalan, hubungan yang baik antara kedua pemangku jabatan pada masing-masing hierarki ketatanegaraan yang nantinya akan berkaitan dengan masyarakat luas sebagai sasaran dalam kegiatan transportasi.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Pengangkutan Niaga*, PT Citra Aditya Bakti, Bandung, 2008.
- Endriyani Widyastuti, dkk, *Ekonomi Perkotaan dan Transportasi*, Universitas Terbuka, Tangerang Selatan, 2016.
- Fidel Miro, *Perencanaan Transportasi*, Erlangga, Jakarta, 2005.
- Frank H. Woodward, *Manajemen Transportasi*, Cet. IV, Teruna Grafica, Jakarta, 1996.
- Herry Gunawan, *Pengantar Transportasi dan Logistik*, Raja Grafindo Jakarta, 2014.
- <https://www.cermati.com/artikel/hasil-survei-ternyata-transportasi-umum-ini-yang-digandrungi-orang-indonesia> Di Akses tanggal 18 Desember 2019 pukul 21.53 WIB
- <http://www.google.com/amp/s/www.belajartransportasi.wordpress.com/2017/02/01/sistem-transportasi/amp/> diakses tanggal 28 Desember 2019 pukul 05.52 WIB
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2017.
- Sakti Adji Adisasmita, *Perencanaan Infrastruktur Transportasi Wilayah*, Penerbit Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012.
- Undang-Undang lalu Lintas dan Angkutan Jalan Nomor 22 Tahun 2009
- Yusuf Shofie, *Pelaku Usaha, Konsumen, dan Tindak Pidana Korporasi*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2002.
- Zulham, *Hukum Perlindungan Konsumen*, Kencana, Jakarta, 2013.