

**PEMENUHAN HAK KONSUMEN PENGGUNA JASA ANGKUTAN KOTA
ATAS KENYAMANAN, KEAMANAN DAN KESELAMATAN PASCA
PELONGGARAN PEMBERLAKUAN PEMBATAHAN KEGIATAN MASYARAKAT
(PPKM) MASA PENDEMI COVID-19
DI KOTA MEDAN**

Janus Sidabalok¹, Kosman Samosir²

Fakultas Hukum Universitas Katolik Santo Thomas Medan

E-mail: janus.sidabalok@gmail.com

kosmansamosir@yahoo.com

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui praktik penyelenggaraan jasa angkutan kota dihubungkan dengan kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang sebagai hak konsumen jasa transportasi darat di Kota Medan di masa pelonggaran Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) pandemi Corona Virus Disease (Covid) -19 yang masih berlangsung. Hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi atas kebijakan hukum yang diambil sehubungan dengan upaya memberi perlindungan kepada masyarakat. Data yang dibutuhkan adalah data primer yaitu keterangan yang berkaitan dengan kondisi kendaraan angkutan, perilaku pengemudi/ supir dalam mengendarai angkutan, kondisi di dalam mobil angkutan, sikap atau kepedulian pengemudi/ supir terhadap perilaku penumpang, dan kondisi jalan. Data atau keterangan dikumpulkan dengan metode pengamatan, yaitu mengamati situasi angkutan di beberapa titik selama beberapa waktu sampai dianggap sudah cukup untuk mengetahui kondisi angkutan. Selain itu dilakukan metode partisipatif, yaitu dengan menjadi penumpang sekaligus memperhatikan keadaan-keadaan yang terjadi selama menggunakan jasa angkutan. Berdasarkan pengalaman sebagai penumpang, kemudian diisi angket yang telah disediakan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa hak penumpang sebagai konsumen pengguna jasa angkutan atas kenyamanan, keamanan dan keselamatannya pasca pelonggaran PPKM-Covid-19 di Kota Medan terealisasi dengan cukup baik. Penumpang sebagai pengguna jasa transportasi terlindungi dengan cukup baik. Namun demikian keadaan atau realitas penyelenggaraan angkutan masih berisiko bagi penumpang sebab kelalaian kecil oleh supir maupun penumpang dapat menimbulkan gangguan pada kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Kata kunci : *Pengangkut, jasa angkutan, konsumen, hak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan, Covid-19.*

ABSTRACT

This study aims to determine the practice of providing city transportation services in relation to passenger comfort, security and safety as the rights of consumers of land transportation services in Medan City during the easing of the Corona Virus Disease (Covid) -19 pandemic's easing of the Community Activity Restrictions (PPKM) which is still ongoing. The results of this study can be used as material for evaluating legal policies taken in connection with efforts to provide protection to the public. The data needed is primary data, namely information relating to the condition of the transport vehicle, the behavior of the driver/driver in driving the vehicle, the condition of the vehicle, the attitude or concern of the driver/driver towards passenger behavior, and road conditions. Data or information is collected by observation method, namely observing the situation of transportation at several points for some time until it is deemed sufficient to determine the condition of transportation. In addition, a participatory

method is carried out, namely by being a passenger while at the same time paying attention to the conditions that occur while using transportation services. Based on experience as a passenger, then fill in the questionnaire that has been provided. The results of the study show that the rights of passengers as consumers who use transportation services for their comfort, security and safety after the easing of PPKM-Covid-19 in Medan City have been realized quite well. Passengers as users of transportation services are protected quite well. However, the condition or reality of transportation operations is still a risk for passengers because minor negligence by drivers and passengers can cause disruption to consumer comfort, security and safety.

Keywords: *carrier, transportation services, consumers, the right to comfort, security and safety, Covid-19.*

A. PENDAHULUAN

Jasa perusahaan angkutan merupakan kebutuhan masyarakat untuk memenuhi berbagai kepentingan. Pengangkutan sebagai proses kegiatan pemindahan penumpang dan/ atau barang menggunakan berbagai jenis alat pengangkut mekanik yang diakui dan diatur undang-undang sesuai dengan bidang angkutan dan kemajuan teknologi.¹ Pengangkutan dilaksanakan melalui perjanjian pengangkutan, suatu perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengguna. Pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan dan pengguna mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.²

Pengangkutan memiliki 3 (tiga) dimensi yaitu sebagai usaha, sebagai perjanjian, dan sebagai proses.³ Dari sisi usaha atau bisnis, penyelenggara jasa angkutan (pengusaha) maupun pengguna jasa angkutan (konsumen) harus sama-sama beruntung atau memperoleh manfaat. Penyelenggara usaha (pengusaha) memperoleh manfaat ekonomis berupa laba atau untung dan konsumen memperoleh manfaat berupa layanan yang berkualitas.

Kualitas layanan antara lain ditentukan oleh unsur kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen. Konsumen pengguna jasa angkutan tidak hanya sebatas sampai di tujuan untuk memenuhi kebutuhan atau kepentingannya, tetapi juga menikmati layanan yang berkualitas tersebut. Dalam kaitan ini kedua belah pihak mempunyai hak dan kewajiban di dalam penyelenggaraan jasa angkutan tersebut. Pelaku usaha jasa angkutan, khususnya pengemudi atau supir harus berusaha sebaik mungkin untuk mewujudkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang sebagai konsumen dengan mentaati berbagai aturan dalam berkendara, serta mengambil berbagai tindakan untuk mewujudkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan itu. Sementara itu penumpang sebagai konsumen pengguna jasa angkutan juga berusaha untuk mewujudkannya melalui perilaku yang baik dan pantas pada saat menggunakan jasa angkutan ini.

Oleh karena persoalan layanan jasa angkutan ini menyentuh kepentingan umum, maka negara/ pemerintah membuat aturan mengenai penyediaan moda angkutan, prasarana angkutan, dan penyelenggaraan layanan jasa angkutan.

¹Abdulkadir Muhammad, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti, hlm. 12.

²HMN Purwosutjipto, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Peng- angkutan*, Jakarta, Penerbit Djambatan, hlm. 5. Bdk. Sution Usman Adji,

et al., 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, PT Rineka Cipta, hlm. 1., dan Ridwan Khairandy et. al., 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Yogyakarta, Gama Media, hlm. 195.

³Abdulkadir Muhammad, *Op Cit.* hlm.12.

Dari sisi publik, negara/ pemerintah menyediakan sarana dan prasarana angkutan seperti jalan, jembatan, terminal, pelabuhan, bandar udara, dan sebagainya. Dari sisi pengusaha, perusahaan menyediakan alat angkutan.

Terkait dengan penyelenggaraan angkutan termasuk angkutan kota, Sigit Saptonugroho dan Hilman Syahrial Haq mengatakan terdapat 5 (lima) penyakit transportasi yang berkaitan dengan hak-hak dari pengguna jasa angkutan sebagai konsumen, yakni kemacetan, kesemrawutan, polusi (udara dan kebisingan), kecelakaan dan biaya tinggi.⁴ Ahmad Munawar menggambarkan beberapa permasalahan utama sehubungan dengan angkutan umum kota sebagai berikut:

1. rendahnya kualitas dan pilihan,
2. penyebab kemacetan dan kecelakaan karena disiplin pengemudi yang rendah,
3. tidak cukupnya dana untuk memperbarui dan memperbaiki kendaraan,
4. pengaturan pemberhentian dan naik turun penumpang oleh preman,
5. kurang aman (banyak copet),
6. kompleksitas dan kekakuan aturan yang ada saat ini,
7. struktur administrasi dan manajemen yang kurang efektif,
8. kepemilikan kendaraan secara pribadi sehingga tidak dapat diatur dalam satu kesatuan.⁵

Seirama dengan pandangan di atas Nyoman Gede Fajar Septiawan Putra, Desak Gd. Dwi Arini, Luh Putu Suryani mengeukakan 3 (tiga) penyebab utama yaitu faktor pengemudi, kondisi moda angkutan, dan kondisi jalan raya.⁶

Dalam hukum pengangkutan terdapat tiga prinsip atau ajaran umum dalam menentukan tanggung jawab pengangkut sebagaimana dikemukakan oleh K. Martono, yaitu:

- a. prinsip tanggung jawab atas dasar kesalahan,
- b. prinsip tanggung jawab atas dasar praduga dan
- c. prinsip tanggung jawab mutlak; sehingga pengangkut tidak mungkin bebas dari tanggung jawab dengan alasan apapun yang menimbulkan kerugian bagi penumpang atau pengirim barang.⁷

Terkait dengan tujuan dan prinsip pengaturan angkutan serta tanggung jawab tersebut maka hal pokok dalam pengangkutan adalah kenyamanan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta keselamatan. Semua pihak bertanggungjawab untuk memfasilitasi, mengusahakan dan menukung pencapaian tujuan itu. Hukum atau peraturan menetapkan persyaratan teknis dan laik jalan.

Perlindungan terhadap konsumen diperlukan mengingat bahwa dalam kenyataannya pada umumnya konsumen berada di pihak yang lemah dan berpotensi dirugikan.⁸ Dari sisi perlindungan konsumen, penumpang sebagai pengguna jasa angkutan kota digolongkan sebagai konsumen dengan sejumlah hak yang dilindungi oleh undang-undang, seperti hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan, dan di sisi lain pelaku usaha jasa angkutan mempunyai sejumlah kewajiban dalam menjalankan kegiatan

⁴Sigit Saptonugroho dan Hilman Syahrial Haq, 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Surakarta, Penerbit Navidia, hlm.18.

⁵Ahmad Munawar, *Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan*, UNISIA No. 59/XXIX/I/2006, hlm. 53. Bdk.

⁶Nyoman Gede Fajar Septiawan Putra, Desak Gd. Dwi Arini, Luh Putu Suryani, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Jasa Penumpang Angkutan Darat*,

Jurnal Interpretasi Hukum Vol. 1, No. 1. 2020, hlm. 85.

⁷ Martono K, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta, Penerbit Raja Grafindo Persada, hlm.146. Lihat juga Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahrial Haq., *Op Cit.*, hlm.26.

⁸Janus Sidabalok, 2022, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Cetakan Keempat, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti, hlm. 4.

usahanya, salah satu di antaranya adalah beritikad baik dalam menjalankan usahanya. Kenyataan menunjukkan bahwa dalam hubungan antara Pelaku usaha dengan Konsumen, konsumen cenderung berada dalam posisi yang lebih lemah sedangkan Pelaku usaha berada dalam posisi yang cenderung lebih kuat.⁹ Oleh karena itu perlulah memberi perlindungan kepada konsumen atas kepentingan-kepentingannya.

Perihal perlindungan konsumen di Indonesia diatur di dalam Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (selanjutnya disingkat UUPK). Memberi perlindungan kepada konsumen dimaksudkan supaya diperoleh manfaat sebesar-besarnya bagi kepentingan konsumen dan pelaku usaha secara keseluruhan dengan memberikan kesempatan kepada konsumen dan pelaku usaha untuk memperoleh haknya dan melaksanakan kewajibannya secara adil dan seimbang.

Pandemi Covid-19 yang melanda dunia, termasuk Indonesia memengaruhi berbagai aktivitas masyarakat. Di Indonesia, melalui Peraturan Presiden Nomor 12 Tahun 2020 tentang Penetapan Bencana Non Alam Penyebaran Corona Virus Disease 2019 (Covid-19) sebagai bencana nasional, ditetapkanlah Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (selanjutnya disingkat PPKM) dengan berbagai pembatasan terhadap mobilitas masyarakat. Menyikapi keadaan ini pemerintah menetapkan pembatasan berupa protokol kesehatan menurut kondisi terkini secara periodik, mulai dari pemberlakuan secara ketat sampai pada pelonggaran.

Pada awal masa pandemi Covid-19 di Indonesia, bulan Januari tahun 2020 misalnya terjadi pembatasan penuh terhadap pergerakan atau mobilitas masyarakat di mana kantor, tempat usaha, pasar, sekolah dan sarana lainnya ditutup. Kemudian secara berangsur-angsur

kegiatan masyarakat dilonggarkan menurut kondisi riil sehingga kantor, tempat usaha, pasar, sekolah dan sarana lainnya dibuka sedikit demi sedikit. Untuk membatasi penyebaran Covid-19 dan dampaknya bagi kesehatan masyarakat diberlakukanlah protokol kesehatan yang wajib dipatuhi oleh semua masyarakat.

Kota Medan sebagai salah satu kota besar di Indonesia turut mengalami dampak Covid-19 antara lain dalam layanan jasa angkutan dalam kota. Sejak awal tahun 2022 kondisi Pandemi Covid 19 sudah makin membaik yang diikuti dengan pelonggaran kegiatan masyarakat secara bertahap. Sejak pelonggaran, aktivitas masyarakat karena kondisi pandemi Covid-19 yang mulai mereda, penyelenggaraan jasa angkutan termasuk di antara kegiatan usaha yang dibolehkan beroperasi, meskipun tetap harus mematuhi protokoler yang ditentukan oleh pemerintah.

Jasa angkutan ini berkaitan erat dengan aktivitas warga kota baik sebagai pekerja, pebisnis, siswa dan mahasiswa, maupun sebagai warga biasa, yang dipengaruhi oleh keadaan akibat Covid-19. Keadaan ini mendorong penulis untuk mengetahui praktek penyelenggaraan usaha jasa angkutan kota berikut konsekuensinya terhadap hak konsumen pengguna jasa angkutan atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan.

Permasalahan dalam penelitian ini dirumuskan: bagaimanakah realisasi hak penumpang sebagai konsumen pengguna jasa angkutan atas kenyamanan, keamanan dan keselamatannya pasca pelonggaran Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) masa Pandemi Covid-19, dan apakah penumpang sebagai pengguna jasa transportasi terlindungi ketika menggunakan jasa angkutan transportasi?

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui praktik penyelenggaraan jasa angkutan kota dihubungkan dengan perlindungan kepada penumpang sebagai

⁹*Ibid*, hlm. 67.

konsumen di masa Pelonggaran PPKM Covid-19 yang masih berlangsung. Dengan demikian hasil penelitian ini dapat dijadikan bahan evaluasi atas kebijakan hukum yang diambil sehubungan dengan upaya memberi perlindungan kepada masyarakat.

Penelitian ini berorientasi pada penggalian informasi tentang penggunaan jasa angkutan, dengan hasil atau luaran berupa informasi tentang keadaan penyelenggara jasa angkutan di Kota Medan. Hasil yang diharapkan dari penelitian ini ditujukan untuk memecahkan suatu masalah yang dihadapi, yang dapat dijadikan bahan bagi pelaku usaha dalam meningkatkan pelayanan jasa transportasi, dan unsur pemerintah untuk memperbaiki hal-hal yang berkaitan dengan layanan angkutan, serta bagi pembuat undang-undang (kebijakan, peraturan) ketika meninjau kembali (merevisi, mengganti) peraturan tentang perlindungan konsumen, pengangkutan, dan peraturan lain yang terkait, utamanya untuk meningkatkan layanan jasa angkutan yang memprioritaskan hak konsumen atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan.

B. METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian normatif-empiris yang bermaksud untuk mendeskripsikan dan menjelaskan fenomena penggunaan jasa transportasi angkutan kota di Kota Medan. Penelitian ini disebut juga penelitian hukum sosiologis hendak melihat implementasi¹⁰ dari ketentuan tentang PPKM Covid-19 pada masa pelonggaran.

Data yang dibutuhkan adalah data primer yaitu keterangan yang menggambarkan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan penumpang. Data atau keterangan dikumpulkan dengan metode pengamatan, yaitu mengamati situasi angkutan di beberapa titik yang dianggap

sesuai, selama beberapa waktu sampai dianggap sudah cukup untuk mengetahui kondisi angkutan, lalu mencatat hal-hal yang berkaitan dengan penelitian ini pada catatan yang sudah dipersiapkan.

Selain itu dilakukan metode partisipatif, yaitu dengan menjadi penumpang jasa angkutan kota sekaligus memperhatikan keadaan-keadaan yang terjadi selama menggunakan jasa angkutan, dan kemudian diisi ke dalam angket yang sudah disediakan terlebih dahulu. Untuk metode partisipatif ini, penulis melakukan sampling secara acak untuk menentukan perusahaan jasa angkutan yang akan diamati pada 3 (tiga) masa waktu yaitu pagi, siang dan sore hari. Pengamatan dilakukan pada periode bulan Juli - Desember 2022, sebab pada periode ini menunjukkan bahwa sejumlah aktivitas di Kota Medan sudah aktif secara penuh, seperti kegiatan di sekolah, perusahaan, kantor, pusat perbelanjaan dan sebagainya yang sudah mulai normal.

Data yang diperoleh melalui penelitian kemudian dianalisis secara deskriptif dengan memaparkan dan menafsirkan data yang diperoleh dalam hubungannya satu sama lain. Data dianalisis secara normatif dengan berpedoman pada peraturan-peraturan hukum yang berlaku, teori-teori hukum dan pendapat para ahli hukum. Data juga dianalisis secara logis, yaitu dengan berpedoman pada dasar-dasar berfikir ilmu hukum. Berdasarkan analisis ditarik kesimpulan dan dirumuskan saran tindak sebagai alternatif penyelesaian.

C. HASIL PENELITIAN

1. Hasil Penelitian

a. Gambaran Umum Kota Medan

Kota Medan terletak antara 3°.27' - 3°.47' Lintang Utara dan 98°.35' -98°.44' Bujur Timur dengan ketinggian 2,5 – 37,5 meter di atas permukaan laut.¹¹ Kota

¹⁰Elisabeth Nurhaini Butar-butur, 2018, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, Refika Aditama, hlm.96.

¹¹*Kota Medan Dalam Angka 2022*, BPS Kota Medan, hlm.3.

Medan adalah ibu kota Provinsi Sumatera Utara, salah satu dari 33 Daerah Tingkat II dan merupakan pusat pemerintahan di Provinsi Sumatera Utara, yang berbatasan langsung dengan Kabupaten Deli Serdang di sebelah utara, selatan, barat, dan timur.¹² Sebagian besar wilayah Kota Medan merupakan dataran rendah.¹³ Luas Kota Medan sekitar 265,10 km², terdiri dari 21 kecamatan dengan jumlah penduduk mencapai 2.435.252 jiwa (2020) dan 2.460.858 jiwa (2021), dengan kepadatan penduduk mencapai 9.186 jiwa/km².¹⁴

Kota Medan merupakan pusat bisnis dan pusat pendidikan di Sumatera Utara. Terdapat berbagai perusahaan, lembaga pendidikan negeri maupun swasta, mulai dari tingkat dasar sampai perguruan tinggi. Dengan gambaran di atas dapat dikatakan bahwa di mobilitas masyarakat sangat tinggi, membutuhkan layanan angkutan kota yang memadai.

b. Gambaran Umum Angkutan Kota di Medan

Guna menunjang kelancaran perhubungan darat di Kota Medan sampai dengan keadaan akhir tahun 2019 tercatat panjang jalan yang ada 3.279,50 km. Sarana jalan yang ada pada tahun 2019 tercatat 1.750,47 km dalam kondisi baik, 1.194,29 km sedang dan 312,28 km rusak, sedangkan yang dalam kondisi rusak berat 22,46 km.¹⁵

Untuk mendukung mobilitas masyarakat terdapat sejumlah Perusahaan Angkutan Kota, baik yang berbentuk usaha Koperasi, Perseroan Terbatas (PT), Persekutuan Komanditer (CV) dan Usaha Perorangan maupun Firma (Fa). Perusahaan angkutan ini melayani penduduk dengan sekurang-kurangnya 121 rute/ jalur di Medan hingga ke perbatasan Deli Serdang.

Tabel 1. Gambaran Perusahaan Angkutan Kota di Medan

No.	Bentuk Usaha dan Nama Perusahaan	Jumlah Rute
I	Perseroan Terbatas (PT)	
1	PT Mars,	12
2	PT Nasional Medan Transport,	5
3	PT Povri,	5
4	PT Rahayu Medan Ceria,	12
5	PT Morina,	6
II	Persekutuan Komanditer (CV)	
6	CV Desa Maju,	1
7	CV.Mitra Transport,	9
8	CV Hikma,	3
9	CV Kobun,	4
10	CV Laju Deli Sejahtera,	3
11	CV Medan Bus,	6
12	CV Wampu Mini	7
III	Persekutuan Firma (Fa)	
13	FA Mekar Jaya).	1
IV	Perusahaan Perorangan	
14	PO Gajah Mada	3
V	Koperasi	
15	Koperasi Pengangkutan Umum Medan (KPUM)	44
	Jumlah Rute/ jalur	121

Sumber: Dinas Perhubungan Kota Medan, 2022 dan sumber lain.

c. Pemenuhan Hak Penumpang sebagai Konsumen pengguna jasa Angkutan Kota

Ada 5 (lima) hal yang diteliti yaitu: yang berkaitan dengan kondisi kendaraan, perilaku supir, kondisi jalan, perilaku penumpang, respon supir terhadap penumpang dan respon penumpang terhadap supir .

Mengenai kondisi kendaraan, yang menjadi fokus adalah kondisi kendaraan dilihat dari luar dan di dalam. Sedangkan terkait dengan perilaku supir, yang menjadi fokus adalah masalah merokok, pemakaian masker, laju kendaraan, cara menaikkan dan menurunkan penumpang, dan menyikapi *traffic light*. Mengenai kondisi jalan, fokusnya adalah kondisi

¹²Loc Cit.

¹³Loc Cit.

¹⁴Ibid, hlm.253.

¹⁵ Ibid, hlm.405

jalan yang dilalui, dan cara supir menyikapi jalan yang rusak atau kurang baik.

Selanjutnya mengenai penumpang, yang menjadi fokus adalah pemakaian masker oleh penumpang dan sopan santun penumpang selama perjalanan, Mengenai respon supir yang menjadi fokus adalah bagaimana respon supir terhadap penumpang yang tidak memakai masker dan yang duduk kurang sopan, sebaliknya

respon penumpang terhadap supir yang ugal-ugalan dan supir yang merokok.

Penelitian ini dilakukan terhadap 36 kali perjalanan baik pada pagi, siang, dan sore dengan rute yang berbeda dan angkutan yang berbeda perusahaan. Hasil penelitian menunjukkan hal-hal sebagai berikut:

a. Kondisi kendaraan.

Tabel 2. Kondisi Kendaraan angkutan

Unsur	Sub Unsur	Jlh	Hasil	Persentase
a.Kondisi kenderaan dilihat dari luar	a. baik (baru)	36	12	33,33
	b. sedang		23	63,89
	c. kurang baik (sudah tua)		1	2,78
b.Kondisi kendaraan di dalam	a. baik (rapi)	36	17	47,22
	b. sedang		17	47,22
	c. kurang baik (ada rusak)		2	5,56

Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada umumnya kondisi kendaraan adalah sedang (tampilan luar maupun di dalam), tidak baru maupun tidak rusak. Tampak dari luar bahwa pada umumnya sarana angkutan dengan warna yang sudah agak

kusam. Kondisi di dalam kendaraan pun tidak jauh beda, kursi atau tempat duduk penumpang pada umumnya dalam kondisi yang baik atau sedang. Sementara itu ada sekitar 33% dalam keadaan baru.

b. Perilaku Supir

Tabel 3. Perilaku Supir

Unsur	Sub Unsur	Jlh	Hasil	Persentase
a.Supir Merokok/ tidak merokok selama perjalanan	a. merokok	36	12	33,33
	b. kadang merokok		5	13,89
	c. tidak merokok.		19	52,78
b.Supir pakai Masker/ tidak pakai masker	a. Pakai Masker	36	0	0
	b. Tidak pakai masker		36	100
c.Laju kendaraan	a. Pada umumnya cepat	36	17	47,22
	b. Sedang		13	36,11
	c. Lambat		2	5,56
	d. Ugal-ugalan		4	11,11
d.Menaikkan dan menurunkan Penumpang	a. Menghentikan kendaraan dengan halus	36	24	66,67
	b. Menghentikan kendaraan dengan tiba-tiba (rem mendadak)		12	33,33
e.Traffic Light (Lampu Merah)	a. berhenti sesuai dengan urutan antri kendaraan	36	12	33,33
	b. bergerak terus mencari posisi ke depan		19	52,78
	c. menerobos lampu merah		5	13,89

Hasil penelitian menunjukkan bahwa lebih banyak supir yang tidak merokok selama perjalanan (52%), namun masih ada 33,33 % yang merokok. Dalam mengemudi, pada umumnya supir mengemudi dengan tingkat kelajuan antara cepat dan sedang. Hanya sebagian kecil (11,11%) yang mengemudi secara ugal-ugalan. Sementara itu pada waktu menaikkan atau menurunkan penumpang 66,67% supir menghentikan kendaraan secara lambat (halus), dan hanya d.

sedikit yang menghentikan kendaraan secara mendadak/ tiba-tiba.

Berkaitan dengan kepatuhan terhadap *traffic light*, penelitian menunjukkan bahwa sekitar 33,33% supir yang berhenti sesuai dengan urutan antrian, meskipun masih banyak terjadi upaya supir untuk mencari posisi terdepat dengan bergerak terus, bahkan sampai *mencuri* jalur lain (52%).

c. Kondisi jalan

Tabel 4. Kondisi Jalan

Unsur	Sub Unsur	Jlh	Hasil	Persentase
a.Kondisi jalan yang dilalui	a. Baik	36	23	63,89
	b. Rusak sebagian besar		1	2,78
	c. Rusak sedikit		12	33,33
b.Cara supir menyikapi jalan yang kurang baik atau rusak	a. memperlambat kendaraan	36	25	69,44
	b. tidak peduli		11	30,56

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi jalan pada umumnya sudah baik (bagus, mulus). Di beberapa jalur memang terdapat kekurangan, misalnya berlobang, aspal terkelupas. Menyikapi kondisi jalan yang berlobang atau kurang baik itu pada

umumnya supir memperlambat kenderrannya. Hal ini tentu memberi kenyamanan kepada penumpang. Hanya sedikit supir yang kurang peduli pada kondisi jalan yang mengalami kerusakan.

e. Perilaku penumpang

Tabel 5. Perilaku Penumpang

Unsur	Sub Unsur	Jlh	Hasil	Persentase
a.Penumpang Pakai Masker	a. Semua pakai masker	36	1	2,78
	b. Sebagian besar pakai masker		25	69,44
	c. Sedikit yang pakai masker		7	19,44
	d. Tidak ada yang pakai masker		3	8,33
b.Sopan santun Penumpang	a. Semua duduk dengan sopan	36	28	77,78
	b. Sebagian besar duduk dengan sopan		7	19,44
	c. Hanya sedikit yang duduk sopan		1	2,78

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang masih memakai masker (69,44 %). Sementara itu sang supir tidak selamanya mengingatkan penumpang untuk memakai masker, tetapi pada umumnya tidak menegur penumpang yang tidak memakai masker. Keadaan ini tentu memberi perasaan kurang nyaman kepada penumpang lain, yang menyadari bahwa memang Covid-19 masih ada.

Mengenai kesopanan, pada umumnya penumpang duduk dengan sopan selama perjalanan (77,78 %), bahkan terkesan setiap penumpang asik sendiri, tidak terlalu memperdulikan keadaan di dalam angkutan.

f. Respon penumpang terhadap perilaku supir dan respon supir terhadap penumpang

Tabel 6. Respon Penumpang dan Supir Secara Bertimbalbalik

Unsur	Sub Unsur	Jlh	Hasil	Persentase
a.Respon supir kepada penumpang yang tidak pakai masker	a.Menegur b.Tidak menegur	36	0 36	0,00 100
b.Respon supir kepada penumpang yang duduk kurang sopan	a. Menegur b.Tidak menegur	36	14 22	38,89 66,11
c.Penumpang menegur supir karena ugal-ugalan	a. Pernah b. Tidak pernah	36	9 27	25,00 75,00
d.Penumpang menegur supir karena merokok	a. Pernah b. Tidak pernah	36	0 36	0,00 100

Hasil penelitian menunjukkan bahwa supir sama sekali tidak pernah menegur penumpang yang tidak pakai masker dan meminta agar penumpang memakainya. Demikian halnya terhadap penumpang yang duduk kurang sopan, hanya 38, 89 % yang menegur, lebih banyak yang membiarkan (66%). Hasil penelitian juga menunjukkan bahwa hanya sedikit (25%) penumpang yang menegur supir yang mengemudi secara ugal-ugalan. Demikian halnya kepada supir yang merokok, penumpang mendiamkannya saja.

2. Pembahasan

Ade Syafruddin mengemukakan bahwa transportasi (termasuk transportasi dalam kota) membawa dampak yang luas dan problematis, baik berupa *polusi udara*, faktor *lalulintas lainnya* (kebisingan, vibrasi, kerusakan fisik, perasaan tak aman/nyaman) dan *faktor badan jalan* (intrusi visual/estetika, pemisahan lahan, konsumsi lahan, perubahan akses, nilai lahan, pengaruh terhadap kehidupan alam, situs budaya, sejarah) masing-masing

memberikan dampak tertentu pada lingkungan sekitarnya.¹⁶ Berbagai faktor itu berkaitan dengan pemenuhan hak konsumen jasa angkutan kota sehubungan dengan kenyamanan, keamanan dan keselamatan. Oleh karena itu penyelesaian atau penanganan persoalan transportasi menjadi hal penting untuk dilakukan.

Jasa transportasi sebagai salah satu jasa yang diperdagangkan,¹⁷ membawa konsekuensi hukum kepada pihak-pihak yang terlibat. Perjanjian penggunaan jasa transportasi ini melahirkan hubungan ini disebut perikatan dengan hak dan kewajiban para pihak yang harus dipenuhi.¹⁸

a. Kondisi kendaraan angkutan kota.

Faktor kondisi kendaraan angkutan ini tentu saja berpengaruh besar terhadap kenyamanan dan keamanan pengguna jasa angkutan. Sebagaimana dikemukakan Nurcahyo Adinugroho, dkk, faktor kendaraan memengaruhi *safety driving*.¹⁹ Warpani, Nurcahyo Adinugroho, dkk, mengatakan salah satu faktor penyebab

¹⁶ Ade Syafruddin, *Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Menunjang Pembangunan Berkelanjutan Berbasis Ilmu Pengetahuan*, Kelompok Keahlian Rekayasa Transportasi, Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan – ITB Bandung, hlm.6.

¹⁷ Sidabalok, Janus, 2020, *Hukum Perdagangan (Perdagangan Nasional dan Perdagangan Internasional)*, Medan, Penerbit Yayasan Kita Menulis, hlm.106-113.

¹⁸ Sidabalok, Janus dan Ratna DE Sirait, 2019, *Hukum Perdata Menurut KUH Perdata*

dan Perkembangannya di Dalam Perundang-undangan, Medan, Penerbit USU Press., hlm.251-252.

¹⁹ Nurcahyo Adinugroho, Bina Kurniawan, dan Ida Wahyuni, *Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang*, JURNAL KESEHATAN MASYARAKAT (e-Journal), Volume 2, Nomor 6, Juni 2014, hlm.332-338. Online di <http://ejournal-s1.undip.ac.id>. FKM Undip.

kecelakaan lalu lintas adalah kondisi kendaraan di antaranya adalah kondisi rem, ban dan lampu kendaraan. Semakin baik kondisi kendaraan dapat meminimalkan kejadian kecelakaan.²⁰ Kondisi kendaraan ini menjadi penting bagi penumpang, sebab selain berkaitan dengan timbulnya kecelakaan, juga mempengaruhi kenyamanan penumpang misalnya kebersihan, kerapian, kelengkapan sarana, dan lain-lain, apalagi jika dihubungkan dengan masa Covid yang tidak diketahui pasti penyebab penyebarannya.

Sebagaimana dipaparkan di atas, hasil penelitian menunjukkan bahwa pada umumnya kendaraan dalam kondisi baik dan sedang, baik tampilan luar maupun di dalam. Dengan demikian hak penumpang sebagai konsumen jasa angkutan terpenuhi dengan cukup baik, meskipun senantiasa menimbulkan kekhawatiran. Muhammad Fauzi Rusdiansyah, Rinitami Njatrijani, Siti Mahmudah mengatakan penumpang sebagai konsumen berhak atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan, serta berhak untuk dilayani secara benar dan layak dan untuk itu pelaku usaha harus menggunakan kendaraan yang benar-benar laik jalan dan pelayanan yang diberikan harus dengan standar mutu yang baik.²¹

Jika dihubungkan dengan Pasal 7 UUPK hal ini berkaitan dengan kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam menjalankan usahanya (huruf a), dan menjamin mutu barang dan/atau jasa berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku (huruf d).

b. Perilaku Supir angkutan

Perilaku supir angkutan selama perjalanan memengaruhi kenyamanan,

keamanan, dan keselamatan penumpang. Perilaku supir angkutan menentukan laju kendaraan, keadaan kendaraan, dan lain-lain. Hasil penelitian menunjukkan bahwa lebih banyak supir yang tidak merokok selama perjalanan, namun masih cukup banyak supir yang merokok. Sementara itu semua supir tidak memakai masker yang tentu saja mengganggu atau memengaruhi perasaan ketenangan dan kenyamanan penumpang.

Berkaitan dengan kepatuhan terhadap *traffic light*, penelitian menunjukkan bahwa lebih banyak supir yang berhenti sesuai dengan urutan antrian, meskipun masih terjadi upaya supir untuk mencari posisi terdepat dengan bergerak terus, bahkan sampai *mencuri* jalur lain.

Berkaitan dengan kelajuan, pada umumnya supir mengemudikan angkutan dengan tingkat kelajuan antara cepat dan sedang. Ada sebagian kecil supir yang mengemudikan kendaraan secara ugal-ugalan. Sementara itu pada waktu menaikkan atau menurunkan penumpang supir menghentikan kendaraan secara lambat (halus), dan hanya sedikit yang menghentikann kendaraan secara mendadak/tiba-tiba.

Hal merokok ini memengaruhi kenyamanan penumpang karena berkaitan dengan polusi udara yang masuk ke kabin penumpang, yang berdampak pada kesehatan. Pada masa sekarang ini sangat banyak orang yang alergi dengan asap rokok, tidak nyaman dengan polusi yang diakibatkan oleh rokok.

Terkait dengan pemakaian masker, tentu saja menjadi hal penting pada masa Covid-19, mengingat bahwa memakai masker salah satu cara untuk menangkal

²⁰ *Loc Cit.*

²¹ Muhammad Fauzi Rusdiansyah, Rinitami Njatrijani, Siti Mahmudah, *Perlindungan Konsumen pada Penggunaan Jasa Transportasi Angkutan darat (Angkot) di Semarang Ditinjau dari Undang-Undang Nomor*

8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, Diponegoro Law Journal, Volume 5 Nomor 4, Tahun 2016. Website: <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>

penyebaran Covid-19 ini. Supir yang tidak memakai masker dapat mengakibatkan rasa kekurangnyamanan pada para penumpang.

Laju kendaraan juga memengaruhi kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang sebagai pengguna jasa angkutan. Laju kendaraan yang cepat akan menimbulkan kekhawatiran yang besar akan terjadinya kecelakaan atau ketidaknyamanan karena guncangan yang terjadi, sementara itu juga laju kendaraan sedang atau agak lambat membuat perasaan penumpang lebih tenang. Menghentikan kendaraan secara mendadak atau tiba-tiba, tentunya dapat membuat penumpang menjadi kurang nyaman dan aman, sebab bisa berdampak pada bergesernya posisi duduk dari penumpang, menyebabkan terjadi perhimpitan. Keadaan ini tentu tidak dikehendaki oleh para penumpang, terutama pada masa Covid-19 yang mestinya menjaga jarak fisik.

Cara mengemudi yang ugal-ugalan berisiko besar menimbulkan kecelakaan, yang tentunya sama sekali tidak diinginkan oleh penumpang. Oleh karena itu semua pihak, baik penumpang maupun pimpinan perusahaan angkutan harus benar-benar memperhatikan perilaku supir dalam mengendarai angkutan ini. Hal ini tentu berkaitan dengan unsur keselamatan penumpang yang mungkin terjadi tabrakan atau bersenggolan dengan kendaraan lain. Selain itu, ketidakpatuhan seperti ini dapat menimbulkan persoalan hukum, di mana polisi lalu lintas yang sedang bertugas, dapat menghentikan kendaraan dan diproses secara hukum, yang berarti berkaitan dengan waktu sampainya penumpang di tempat tujuan.

Sebagaimana dikemukakan oleh Nyoman Gede Fajar Septiawan Putra, Desak Gd. Dwi Arini, Luh Putu Suryani,

penumpang berhak mendapatkan keselamatan dan keamanan selama dalam memakai alat pengangkutan transportasi umum. UUPK dan UULLAJ memberikan jaminan rasa aman dan nyaman atas keselamatan dan keamanan konsumen.²²

Jika dihubungkan dengan Pasal 7 UUPK, berkaitan dengan hal ini, ada kewajiban pelaku usaha untuk beritikad baik dalam menjalankan usahanya (huruf a), memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif (huruf c). Selain itu terkait juga dengan tujuan pengaturan lalu lintas melalui undang-undang yaitu untuk mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa,

c. Kondisi jalan

Hasil penelitian menunjukkan bahwa kondisi jalan pada umumnya sudah baik (bagus, mulus). Di beberapa jalur memang terdapat kekurangan, misalnya berlobang, aspal terkelupas. Ada beberapa faktor yang berkaitan dengan jalan yang memengaruhi keselamatan berlalu lintas di antaranya, jarak pandang jalan, radius tikungan jalan, potongan jalan/kemiringan dan sistem drainase dan standar penyiapan jalan serta marka jalan.²³ Selain dari itu, perlu juga diperhatikan penataan ruang, dan perilaku masyarakat sendiri. Terkait dengan perilaku masyarakat Sunarno mengatakan sebagian masyarakat terkadang tidak menyadari tentang pentingnya keberadaan jalan bagi keselamatan pengguna jalan.²⁴

Sebagaimana telah dikemukakan di atas, untuk memastikan kondisi jalan tetap baik, Pasal 24 ayat (1) dan (2) UULLAJ menentukan bahwa pemerintah sebagai penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak. yang

²²Nyoman Gede Fajar Septiawan Putra, Desak Gd. Dwi Arini, Luh Putu Suryani, *Op Cit*, hlm. 82-83.

²³Sunarno, *Pembangunan Jalan Baru Mampu Perkecil Tingkat Kecelakaan di Jalan*

Raya, Biro Komunikasi Publik Kementerian PUPR, Pusat Data dan Informasi Publik - 7 April 2004.

²⁴ *Loc Cit.*

berarti bahwa kondisi jalan wajib dijamin selalu dalam keadaan baik.

Kondisi jalan akan memengaruhi perilaku supir angkutan. Jika jalan bagus dan mulus, akan memudahkan supir dalam mengemudikan kendaraan, sebaliknya jika kondisi jalan rusak membutuhkan kehati-hatian supir. Namun demikian tidak dapat dipastikan bahwa jika kondisi jalan bagus dan mulus kenyamanan dan keselamatan akan terwujud dan sebaliknya. Terbuka kemungkinan pada jalan yang bagus dan mulus, supir kurang waspada dan sebaliknya pada kondisi jalan yang rusak atau kurang bagus, justru supir bersikap lebih hati-hati.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa untuk menyikapi kondisi jalan yang berlobang atau kurang baik itu pada umumnya supir memperlambat kenderannya. Hal ini tentu memberi kenyamanan kepada penumpang. Hanya sedikit supir yang kurang peduli pada kondisi jalan yang mengalami kerusakan.

d. Perilaku penumpang

Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar penumpang masih memakai masker. Sementara itu sang supir tidak selamanya mengingatkan penumpang untuk memakai masker, dan tidak menegur penumpang yang tidak memakai masker. Keadaan ini tentu memberi perasaan kurang nyaman kepada penumpang lain yang menyadari bahwa memang Covid-19 masih ada.

Mengenai kesopanan, pada umumnya penumpang duduk dengan sopan selama perjalanan, bahkan terkesan setiap penumpang asik sendiri, tidak terlalu memperdulikan keadaan di dalam angkutan. Terhadap penumpang yang duduk kurang sopan ada kalanya supir memberikan teguran, tetapi lebih banyak yang membiarkan.

Perilaku yang baik dari penumpang ini sejalan dengan Pasal 5 huruf e UUPK menentukan bahwa konsumen wajib (antara lain) mengikuti petunjuk informasi dan

prosedur pemakaian atau pemanfaatan barang dan/atau jasa, demi keamanan dan keselamatan, serta terkait dengan tujuan dari pengaturan lalulintas secara hukum yang antara lain adalah untuk mewujudkan etika berlalu lintas dan budaya bangsa,

e. Respon penumpang terhadap perilaku supir dan respon supir terhadap perilaku penumpang

Hasil penelitian menunjukkan bahwa hanya sedikit penumpang menegur supir yang mengemudi secara ugal-ugalan, sebaliknya lebih banyak yang membiarkannya. Demikian halnya kepada supir yang merokok, biasanya penumpang mendiamkannya saja. Perilaku supir yang ugal-ugalan, meskipun persentasenya sedikit, memengaruhi kenyamanan, keamanan dan keselamatan penumpang. Namun ternyata penumpang tidak selalu menegurnya. Mungkin dipengaruhi oleh rasa sungkan. Demikian halnya penumpang tidak menegur pengemudi yang merokok (meskipun persentasenya sedikit).

Hubungan antara supir sebagai penyedia jasa angkutan dengan penumpang sebagai pengguna jasa angkutan mestinya didasari oleh kesadaran akan kepentingan bersama sehingga saling mengingatkan. Artinya bahwa untuk mewujudkan angkutan yang memberi kenyamanan, keamanan dan keselamatan, supir dan penumpang mesti sama-sama peduli pada kepentingan bersama.

D. KESIMPULAN

1. Hak penumpang sebagai konsumen pengguna jasa angkutan/ transportasi atas kenyamanan, keamanan dan keselamatan terealisasi dengan cukup baik. Penumpang sebagai pengguna jasa transportasi terlindungi dengan cukup baik ketika menggunakan jasa angkutan transportasi pasca pelonggaran PPKM Covid-19 di Kota Medan.
2. Namun demikian keadaan atau realitas penyelenggaraan angkutan masih

berisiko bagi penumpang sebab kelalaian kecil baik oleh supir maupun penumpang dapat menimbulkan gangguan pada kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen utamanya pada pasca pelonggaran PPKM Covid-19.

3. Hendaknya semua pihak yang terlibat di dalam penyelenggaraan angkutan kota memenuhi tanggungjawabnya dengan baik, penyelenggaraan jasa angkutan, supir maupun penumpang dan sama-sama menyadari bahwa kenyamanan, keamanan dan keselamatan adalah hak bersama baik supir maupun penumpang terutama berkaitan dengan keadaan tertentu seperti pandemi Covid-19.

DAFTAR PUSTAKA

- Adinugroho, Nurcahyo, Bina Kurniawan, dan Ida Wahyuni, *Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety Driving Pada Pengemudi Angkutan Kota Jurusan Banyumanik-Johar Kota Semarang*, JURNAL KESEHATAN MASYARAKAT (e-Journal), Volume 2, Nomor 6, Juni 2014, FKM Universitas Diponegoro, Semarang, hlm.332-338. Online di <http://ejournal-s1.undip>.
- BPS Kota Medan, *Medan Dalam Angka* 2022.
- Butar-butar, Elisabeth Nurhaini, 2018, *Metode Penelitian Hukum*, Bandung, PT Refika Aditama,
- Gede Fajar Septiawan Putra, Nyoman, Desak Gd. Dwi Arini, Luh Putu Suryani, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Khusus Jasa Penumpang Angkutan Darat*, Jurnal Interpretasi Hukum Vol. 1, No. 1. 2020, hlm. 83-88
- Hartono, Sri Redjeki, 1999, *Pengangkutan dan Hukum Pengangkutan Darat*, Semarang, Penerbit Seksi Hukum Dagang FH UNDIP.
- Khairandy, Ridwan, et. al., 1999, *Pengantar Hukum Dagang Indonesia*, Jilid I, Yogyakarta, Penerbit Gama Media.
- Lestari Ningrum, 2004, *Usaha Perjalanan Wisata dalam Perspektif Hukum Bisnis*, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti.
- Martono K, 2007, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta, Penerbit RajaGrafindo Persada.
- Muhammad, Abdulkadir, 1998, *Hukum Pengangkutan Niaga*, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti.
- Munawar, Ahmad, *Perencanaan Angkutan Umum Perkotaan Berkelanjutan*, UNISIA No.59/XXIX/I/2006.
- Purwosutjipto, HMN. 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Jakarta, Penerbit Djambatan.
- Pusat Bahasa, Departemen Pendidikan Nasional, 2008, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Cetakan Keempat, Jakarta, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama,
- Rusdiansyah, Muhammad Fauzi, Rinitami Njatrijani, Siti Mahmudah, *Perlindungan Konsumen pada Penggunaan Jasa Transportasi Angkutan darat (Angkot) di Semarang Ditinjau dari Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen*, Diponegoro Law Journal, Volume 5 Nomor 4, Tahun 2016, hlm.1-15. Website: <http://www.ejournal-s1.undip.ac.id/index.php/dlr/>
- Saptonugroho, Sigit dan Hilman Syahrial Haq, 2019, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, Surakarta, Penerbit Navidia
- Sidabalok, Janus dan Ratna DE Sirait, 2019, *Hukum Perdata Menurut KUH Perdata dan Perkembangannya di Dalam Perundang-undangan*, Medan, Penerbit USU Press.

- Sidabalok, Janus, 2020, *Hukum Perdagangan (Perdagangan Nasional dan Perdagangan Internasional)*, Medan, Penerbit Yayasan Kita Menulis.
- Sidabalok, Janus, 2022, *Hukum Perlindungan Konsumen di Indonesia*, Cetakan Keempat, Bandung, Penerbit Citra Aditya Bakti.
- Sidharta, 2000, *Hukum Perlindungan Konsumen Indonesia*, Jakarta, Penerbit Grasindo.
- Sunarno, *Pembangunan Jalan Baru Mampu Perkecil Tingkat Kecelakaan di Jalan Raya*, **Biro** Komunikasi Publik Kementerian PUPR, Pusat Data dan Informasi Publik - 7 April 2004.
- Syafruddin, Ade, *Pembangunan Infrastruktur Transportasi untuk Menunjang Pembangunan Berkelanjutan Berbasis Ilmu Pengetahuan*, Kelompok Keahlian Rekayasa Transportasi, Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan – ITB Bandung.
- Usman Adji, Sution, et al., 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Jakarta, Penerbit PT Rineka Cipta.