

**PERANAN DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN BULELENG DALAM
PELAKSANAAN PROGRAM KESELAMATAN PERHUBUNGAN
DARAT BERDASARKAN PERATURAN PEMERINTAH NOMOR 37
TAHUN 2017 TENTANG KESELAMATAN LALU LINTAS
ANGKUTAN JALAN**

Oleh:

Luh Putu Nariasih¹, I Nyoman Lemes², I Nyoman Gede Remaja³
(*nariputu2@gmail.com*) (*nyoman.lemes@unipas.ac.id*)
(*nyomangederemaja@yahoo.co.id*)

Abstrak: Program keselamatan transportasi jalan merupakan acuan penting dalam pelaksanaan program keselamatan transportasi jalan dan penyelenggaraan program keselamatan transportasi jalan yang dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum dan masyarakat. Hal ini penting karena kecelakaan lalu lintas masih serung terjadi. Penelitian ini meneliti peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan, kendala-kendala yang dihadapi, dan upaya-upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat. Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris, sifat penelitiannya deskriptif. Menggunakan sumber data kepustakaan dan lapangan dan jenis data primer dan sekunder. Pengumpulan data dilakukan dengan studi dokumen dan wawancara. Data yang terkumpul dianalisis secara kualitatif. Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berkaitan dengan pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan, dan berkaitan dengan pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor. Kendala-kendala yang dihadapi: terbatasnya sumber daya manusia, rendahnya pemahaman masyarakat terhadap disiplin berlalu lintas, pemanfaatan lahan/ruas parkir oleh para pedagang, keterbatasan anggaran, pembagian kewenangan dengan pemerintah provinsi, dan pusat., kesadaran pemilik kendaraan wajib uji untuk melakukan uji kelaikan kendaraannya masih rendah. Upaya-upaya yang dilakukan untuk mengoptimalkan pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat: meningkatkan kemampuan keahlian personil, mengadakan sarana prasarana jalan secara bertahap, senantiasa melakukan koordinasi dengan instansi terkait, memberikan penyuluhan/sosialisasi kepada masyarakat, kerjasama yang erat dengan Kepolisian Resor Buleleng.

Kata Kunci: Keselamatan Perhubungan Darat, Keselamatan lalu Lintas, Angkutan Jalan

¹ Alumni Fakultas Hukum Universitas Panji Sakti.

² Dosen Fakultas Hukum Universitas Panji Sakti.

³ Dosen Fakultas Hukum Universitas Panji Sakti.

PENDAHULUAN

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mempunyai peran strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional sebagai bagian dari upaya memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Hal demikian ditegaskan dalam alinea kedua Penjelasan Umum Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 96, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5025) (selanjutnya ditulis UU No. 22 Tahun 2009). Ditegaskan lebih lanjut bahwa sebagai bagian dari sistem transportasi nasional, lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dan angkutan jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas penyelenggaraan negara.

Jika ditinjau dari aspek perekonomian, transportasi merupakan salah satu mata rantai jaringan distribusi barang dan mobilitas penumpang. Pertumbuhan sektor transportasi akan mencerminkan pertumbuhan ekonomi secara langsung hingga transportasi mempunyai peran penting dan strategis, baik secara makro maupun mikro. Keberhasilan sektor transportasi secara makro diukur dari sumbangan nilai tambahnya dalam pembentukan produk domestik bruto, dampak ganda (*multiplier effect*) yang ditimbulkannya terhadap pertumbuhan sektor-sektor lain dan kemampuannya meredam laju inflasi melalui kelancaran distribusi barang dan jasa ke seluruh pelosok tanah air. Keberhasilan sektor transportasi dari aspek mikro diukur dari kapasitas yang tersedia, kualitas pelayanan, aksesibilitas, keterjangkauan, daya beli masyarakat dan utilitasnya (Atik S. Kuswati, 2012: 89).

Hal yang penting dalam transportasi adalah masalah keselamatan, yang berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas. Pasal 1 angka 34 UU No. 22 Tahun 2009 menyatakan: “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan”.

World Health Organization (WHO) sebagaimana dikutip Ahmad Maghfur memberikan batasan tentang kecelakaan lalu lintas sebagai berikut (Ahmad Maghfur, 2015: 6):

Kecelakaan lalu lintas jalan adalah tabrakan atau insiden yang melibatkan setidaknya satu kendaraan jalan yang sedang bergerak, di jalan umum atau jalan pribadi (*private*) yang dapat diakses oleh umum secara sah, yang mengakibatkan setidaknya satu orang terluka atau terbunuh. Termasuk di dalamnya adalah: tabrakan antar kendaraan jalan; antara kendaraan jalan dan pejalan kaki; antara kendaraan jalan dan hewan atau benda tidak bergerak atau yang melibatkan hanya satu kendaraan jalan. Termasuk di dalamnya adalah tabrakan antara kendaraan jalan dan kendaraan rel.

Secara umum dapat dikatakan bahwa suatu kejadian kecelakaan khususnya lalu lintas jalan terjadi akibat dari kumulatif beberapa faktor penyebab kecelakaan. Penyebab tersebut antara lain yaitu faktor manusia/ SDM (sumber daya manusia), faktor sarana, faktor prasarana dan faktor lingkungan. Selain itu juga ada faktor khusus yang secara tidak langsung dapat berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. Kecelakaan dapat timbul jika salah satu dari unsur tersebut tidak berperan sebagaimana mestinya (Abadi Dwi Saputra, 2017: 183).

Kabupaten Buleleng, sebagai Kabupaten dengan wilayah terluas dan jumlah penduduk terbanyak di Propinsi Bali, juga menghadapi masalah yang sama, yaitu kecenderungan naiknya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi maupun jumlah korban yang diakibatkannya (Ketut Bayu Rumana Sugangga dan Saptala Mandala. 2016: 22). Kecelakaan lalu lintas menjadi masalah yang perlu memperoleh penanganan secara khusus karena frekwensi kejadian yang tinggi dan korban yang banyak. Data yang dirilis Pemerintah Kabupaten Buleleng Tahun 2020 (saat penelitian dilakukan, data Tahun 2021 belum dirilis) kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Buleleng tercatat sebagai berikut:

| Bulan | Jumlah Kejadian | Kerugian Materi (Rp) | Korban Luka Berat | Korban Luka Ringan | Korban Meninggal |
|----------|-----------------|----------------------|-------------------|--------------------|------------------|
| Januari | 41 | 34.250.000 | 0 | 61 | 5 |
| Pebruari | 37 | 35.400.000 | 0 | 65 | 6 |

| | | | | | |
|-----------|-----|-------------|---|-----|----|
| Maret | 43 | 114.500.000 | 0 | 67 | 10 |
| April | 22 | 18.400.000 | 0 | 42 | 1 |
| Mei | 19 | 13.300.000 | 1 | 28 | 1 |
| Juni | 32 | 31.550.000 | 0 | 53 | 5 |
| Juli | 30 | 103.350.000 | 0 | 65 | 4 |
| Agustus | 31 | 28.100.000 | 0 | 52 | 8 |
| September | 24 | 16.450.000 | 2 | 37 | 7 |
| Oktober | 25 | 10.600.000 | 1 | 41 | 4 |
| November | 28 | 66.600.000 | 0 | 52 | 7 |
| Desember | 33 | 27.550.000 | 0 | 50 | 4 |
| Jumlah | 365 | 500.050.000 | 4 | 613 | 62 |

WHO telah mempublikasikan bahwa pada tahun 2030, kecelakaan lalu lintas di jalan akan menjadi penyebab kematian nomor 5 (lima) di dunia setelah penyakit jantung, stroke, paru-paru, dan infeksi saluran pernapasan. Menindaklanjuti hal tersebut, pada Maret tahun 2010 Majelis Umum PBB mendeklarasikan *Decade of Action (DoA) for Road Safety* yang bertujuan untuk mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional dan global (Pemerintah Republik Indonesia: *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*).

Sejalan dengan *Decade of Action (DoA) for Road Safety* Pasal 203 UU No. 22 Tahun 2009 mengamanatkan penyusunan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan. Dalam rangka memanfaatkan momentum ini, Pemerintah Indonesia menyusun RUNK Jalan yang bersifat jangka panjang (25 tahun) dan mendeklarasikan DoA yang akan menjadi bagian dari materi RUNK Jalan.

Untuk memastikan bahwa seluruh aspek dalam penyelenggaraan keselamatan jalan tertangani secara baik, pada level nasional dilakukan pengelompokan aspek keselamatan jalan dalam 5 (lima) pilar yang merupakan penyederhanaan dari 14 (Empat belas) sektor yang mempengaruhi penanganan keselamatan jalan: 1) Koordinasi dan manajemen keselamatan; 2) Sistem data kecelakaan; 3) Pendanaan keselamatan jalan; 4) Perencanaan dan perancangan jalan; 5) Penanganan daerah rawan kecelakaan; 6) Pendidikan Lalu lintas bagi Anak-anak; 7) Pelatihan dan Pengujian Pengemudi; 8) Publikasi dan kampanye keselamatan; 9) Kelaikan kendaraan dan standar keselamatan; 10) Peraturan lalu lintas; 11) Polisi dan penegakan hukum; 12) Bantuan kedaruratan ke korban; 13) Penelitian keselamatan jalan; dan 14) Perhitungan kerugian akibat kecelakaan. Lima pilar keselamatan jalan, yaitu (Pemerintah Republik Indonesia: *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*):

1. Pilar-1: Manajemen Keselamatan Jalan, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antar pemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategi keselamatan jalan pada level nasional, termasuk di dalamnya penetapan target pencapaian dari keselamatan jalan dan melaksanakan evaluasi untuk memastikan penyelenggaraan keselamatan jalan telah dilaksanakan secara efektif dan efisien.
2. Pilar-2: Jalan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi dan operasional jalan, sehingga infrastruktur jalan yang disediakan mampu mereduksi dan mengakomodir kesalahan dari pengguna jalan.
3. Pilar-3: Kendaraan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, sehingga mampu meminimalisir kejadian kecelakaan yang diakibatkan oleh sistem kendaraan yang tidak berjalan dengan semestinya. Selain itu, kendaraan juga harus

mampu melindungi pengguna dan orang yang terlibat kecelakaan untuk tidak bertambah parah, jika menjadi korban kecelakaan.

4. Pilar-4: Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan dengan mengembangkan program-program yang komprehensif termasuk di dalamnya peningkatan penegakan hukum dan pendidikan.
5. Pilar-5: Penanganan Korban Pasca Kecelakaan, bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, baik dari sisi system ketanggapdaruratan maupun penanganan korban termasuk di dalamnya melakukan rehabilitasi jangka panjang untuk korban kecelakaan.

Program keselamatan transportasi jalan mengacu pada UU No. 22 Tahun 2009, memuat acuan penting dalam pelaksanaan program keselamatan transportasi jalan dan penyelenggaraan program keselamatan transportasi jalan dilakukan oleh pemerintah, pemerintah daerah, badan hukum dan masyarakat. Secara keseluruhan program keselamatan transportasi jalan meliputi bidang jalan dan bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan. Bidang-bidang dalam program keselamatan transportasi jalan mencakup hal-hal yang sangat erat kaitannya dengan keselamatan transportasi jalan dalam bidang jalan memuat program: (1) inventarisasi tingkat pelayanan jalan dan permasalahannya (2) penyusunan rencana dan program pelaksanaannya serta penetapan tingkat pelayanan jalan (3) perencanaan, pembangunan dan optimalisasi pemanfaatan ruas jalan (4) perbaikan geometrik luas jalan dan persimpangan jalan (5) penetapan ruas jalan pada setiap ruas jalan (6) uji kelaikan fungsi jalan sesuai dengan standar keamanan dan kenyamanan berlalulintas (7) pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang prasarana jalan (Dio Satrio Jati, "Pengelolaan Program Keselamatan Transportasi Jalan Di Jalur Pantura Pekalongan", melalui <https://ejournal.undip.ac.id>., diakses tanggal 28 Desember 2021).

Bidang lainnya yang memuat sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan meliputi: (1) bidang sarana dan prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (2)

manajemen dan rekayasa lalu lintas; (3) teknik dan laik jalan kendaraan bermotor; (4) perizinan angkutan umum; (5) pengembangan sistem informasi dan komunikasi di bidang sarana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (6) pembinaan SDM dalam bidang sarana prasarana lalu lintas dan angkutan jalan; (7) penyidikan terhadap pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan; (8) program pendidikan keselamatan transportasi dan lalu lintas (Dio Satrio Jati, “Pengelolaan Program Keselamatan Transportasi Jalan Di Jalur Pantura Pekalongan”, melalui [https://ejournal.undip.ac.id.](https://ejournal.undip.ac.id/), diakses tanggal 28 Desember 2021).

Ruang lingkup Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (selanjutnya ditulis PP No. 37 Tahun 2017) mengenai Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ), pelaksanaan dan pengendalian pelaksanaan RUNK LLAJ yang dilaksanakan terkoordinasi dalam wadah Forum Lalu lintas dan Angkutan Jalan dengan menggunakan Manajemen Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kewajiban perusahaan angkutan umum yang terdiri dari sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum dan alat pemberi informasi kecelakaan lalu lintas, dan pengawasan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Penjelasan Umum PP No. 37 Tahun 2017 menyatakan: “Pengatur RUNK LLAJ dimaksudkan agar terdapat dokumen perencanaan yang digunakan sebagai acuan bersama semua pemangku kepentingan agar program keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan saling mengisi dan sinergi.

Secara umum Pemerintah bertanggung jawab terhadap terjaminnya keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan sebagaimana dinyatakan Pasal 3 PP No. 37 Tahun 2017 sebagai berikut:

- (1) Pemerintah bertanggung jawab atas terjaminnya KLLAJ.
- (2) Untuk menjamin KLLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1), ditetapkan RUNK LLAJ.
- (3) RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2) memuat:
 - a. visi dan misi;
 - b. sasaran;
 - c. kebijakan;
 - d. strategi; dan
 - e. Program Nasional KLI,AJ.

- (4) Penyusunan RUNK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dikoordinasikan oleh kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional.

Rencana Umum Nasional Keselamatan LaLu lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) ditindaklanjuti kementerian /lembaga dan pemerintah daerah dengan menyusun Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ). Hal ini dinyatakan Pasal 7 PP No. 37 Tahun 2017 sebagai berikut:

- (1) Untuk melaksanakan RUNK LLAJ, sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3, perlu disusun dan dilaksanakan RAK LLAJ oleh:
 - a. Kementerian/lembaga sesuai dengan kewenangannya;
 - b. Pemerintah Provinsi; dan
 - c. Pemerintah Kabupaten/Kota.
- (2) Badan usaha dan masyarakat dapat berpartisipasi dalam penyusunan dan pelaksanaan RAK LLAJ.
- (3) Ketentuan mengenai tata cara penyusunan RAK LLAJ sebagaimana dimaksud pada ayat (1) diatur lebih lanjut oleh menteri yang menyelenggarakan urusan pemerintahan di bidang perencanaan pembangunan nasional.

Penyusunan dan pelaksanaan Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) oleh pemerintah daerah provinsi dan kabupaten sebagai bagian dari program keselamatan perhubungan darat merupakan kewajiban sebagaimana diamanatkan peraturan perundang-undangan, antara lain PP No. 37 Tahun 2017. Sehubungan dengan hal ini, peneliti tertarik meneliti pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat di Kabupaten Buleleng, khususnya mengenai peran Dinas Perhubungan, yang merupakan salah satu Satuan Kerja Perangkat Daerah di Kabupaten Buleleng, sebagai *leading sector* dalam bidang perhubungan, yang memiliki tanggung jawab dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan.

Peraturan Daerah Kabupaten Buleleng Nomor 13 Tahun 2016 tentang Pembentukan dan Susunan Perangkat Daerah (selanjutnya ditulis Perda Kabupaten Buleleng No. 13 Tahun 2016) menyatakan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng mempunyai tugas pokok melaksanakan sebagian urusan pemerintahan daerah di bidang perhubungan berdasarkan asas otonomi dan

pembantuan. Untuk melaksanakan tugas pokok tersebut, Dinas Perhubungan mempunyai fungsi :

- a. perumusan kebijakan di bidang Perhubungan;
- b. pelaksanaan kebijakan bidang Perhubungan;
- c. pelaksanaan evaluasi dan pelaporan di bidang Perhubungan;
- d. pelaksanaan administrasi Dinas Perhubungan;
- e. pelaksanaan fungsi lain yang diberikan oleh Bupati.

Dari uraian latar belakang masalah dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Apa peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan?
2. Apa kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan?
3. Apa upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng untuk mengoptimalkan pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian hukum empiris, karena tidak hanya meneliti normanya saja, tetapi juga meneliti pelaksanaan norma, dalam hal ini pelaksanaan norma program keselamatan perhubungan darat sebagaimana diamanatkan UU No. 22 Tahun 2009 dan PP No. 37 Tahun 2017.

Penelitian ini merupakan penelitian yang bersifat deskriptif (menggambarkan) yang bertujuan untuk menggambarkan/ melukiskan secara tepat sifat-sifat suatu individu, keadaan, gejala atau kelompok tertentu, atau untuk menentukan penyebaran suatu gejala, atau untuk menentukan ada tidaknya hubungan antara suatu gejala dengan gejala lainnya dalam masyarakat. Penemuan gejala-gejala itu berarti juga tidak sekedar menunjukkan distribusinya, akan tetapi termasuk usaha

mengemukakan hubungan satu dengan yang lain di dalam aspek-aspek yang diselidiki. Penelitian ini menggambarkan pelaksanaan norma hukum khususnya norma mengenai program keselamatan perhubungan darat sebagaimana diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 dan PP No. 37 Tahun 2017.

Penelitian ini dilakukan di Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng. Pemilihan lokasi penelitian dilakukan berdasarkan tujuan-tujuan tertentu, yaitu kesesuaian dengan permasalahan penelitian. Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng merupakan organisasi perangkat daerah yang memiliki tugas pokok dan fungsi di bidang perhubungan di Kabupaten Buleleng. Selain itu, juga untuk memudahkan proses pencarian data, karena peneliti berdomisili di Kabupaten Buleleng, sehingga lokasi penelitian mudah dicapai.

Data yang digunakan dalam penelitian ini bersumber dari sumber data kepustakaan dan sumber data lapangan. Dari sumber data kepustakaan dikumpulkan data sekunder berupa bahan-bahan hukum, terdiri dari:

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum yang sifatnya mengikat (hukum positif) terutama berupa peraturan perundang-undangan. Peraturan perundang-undangan yang menjadi acuan dalam penelitian ini antara lain: UU No. 22 Tahun 2009, UU No. 23 Tahun 2014, dan PP No. 37 Tahun 2017.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan tentang bahan hukum primer. Dalam hal ini yang digunakan adalah pendapat ahli hukum yang tertuang dalam karangan ilmiah terutama dalam bentuk buku.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan-bahan hukum yang berfungsi untuk menjelaskan bahan-bahan hukum lainnya, antara lain berbentuk kamus.

Data primer, yaitu apa yang secara nyata terjadi, dikumpulkan dari sumber data lapangan, yang dikumpulkan dengan menggunakan teknik tertentu. Apa yang ditemukan di lapangan diolah, dengan mengambil yang penting saja, kemudian disusun suatu uraian.

Teknik pengumpulan data adalah cara yang dilakukan untuk mengumpulkan/menghimpun data, baik data primer dari lapangan, maupun data

sekunder dari sumber kepustakaan. Penelitian ini mempergunakan beberapa teknik pengumpulan data yaitu:

- a. Teknik studi dokumentasi/kepustakaan yaitu serangkaian usaha untuk memperoleh data dengan cara membaca, menelaah, mengklasifikasikan, mengidentifikasi dan dilakukan pemahaman terhadap bahan-bahan hukum yang berupa peraturan perundang-undangan dan buku-buku literatur yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas dalam penelitian ini. Kegiatan pengumpulan data melalui teknik studi dokumen dimulai dengan penentuan perpustakaan yang akan didatangi, mencari buku-buku inventaris perpustakaan, menelaah isi buku yang relevan, dan pembuatan catatan-catatan. Perpustakaan Universitas Panji Sakti dan Perpustakaan yang dikelola oleh Pemerintah Kabupaten Buleleng, merupakan perpustakaan yang paling sering peneliti manfaatkan untuk melakukan studi dokumen.
- b. Teknik wawancara bebas terpimpin, yaitu wawancara yang menggunakan pedoman tentang garis-garis besar yang akan dipertanyakan kepada responden/informan secara tertulis tetapi dalam proses tanya jawab terjadi pengembangan-pengembangan pertanyaan yang masih ada kaitannya dengan permasalahan yang diteliti.

Analisis Data adalah mengorganisasikan dan menguraikan data ke dalam pola, kategori dan satuan uraian dasar sehingga dapat ditemukan sesuai masalah penelitian. Penelitian ini menggunakan pengolahan dan analisis data deskriptif kualitatif. Bertitik tolak perbedaan inilah, kedua jenis penelitian tersebut mempunyai perbedaan analisis yang selalu dikaitkan dengan data yang disajikan.

Ditinjau dari urutan pelaksanaan penelitian pengolahan dan analisis data dilakukan setelah pengumpulan data selesai dilakukan. Data yang dikumpulkan berupa data sekunder sebagai hasil dilakukannya studi kepustakaan/studi dokumen dan data primer sebagai hasil dari penelitian lapangan dengan teknik wawancara bebas terpimpin.

Pengolahan data dalam penelitian ini dilakukan dengan metode kualitatif dan disajikan secara deskriptif analisis. Metode kualitatif yang dimaksud adalah: "Meneliti obyek penelitian dalam situasinya yang nyata/ alamiah/ riil (*natural*

setting). Fenomena yang diteliti di lapangan adalah fakta, maka terhadap fenomena yang dikaji, tidak dilakukan tindakan-tindakan tertentu yang dapat mempengaruhi apa yang terjadi di lapangan.

Alur penelitian termasuk pengumpulan dan pengolahan data penelitian ini dapat digambarkan sebagai berikut:

- a. penyusunan proposal dilakukan setelah ada peninjauan awal, sehingga proposal penelitian sudah menggambarkan permasalahan yang ada;
- b. dilakukan pengumpulan data, baik dari sumber kepustakaan maupun sumber lapangan;
- c. data yang terkumpul, dipilih yang ada hubungannya dengan materi penelitian. yang kurang relevan dihilangkan;
- d. berdasarkan data yang diperoleh disusun paparan;
- e. dari uraian/penggambaran yang telah disusun ditarik simpulan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

1. Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Perihal keselamatan perhubungan darat masih menjadi masalah utama dalam bidang perhubungan di Indonesia. Hal ini tercermin dari masih tingginya jumlah kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Kementerian Perhubungan mendata bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas darat di Indonesia mencapai 103.645 kejadian pada Tahun 2021. Jumlah tersebut naik 3,62% dibandingkan tahun 2020 di mana kecelakaan lalu lintas yang terjadi 100.028 kejadian. Kondisi ini terjadi seiring dengan mulai membaiknya mobilitas masyarakat pada tahun lalu. Sepanjang 2020, arus lalu lintas kendaraan menurun mengingat adanya pembatasan sosial demi menekan pandemi Covid-19. Adapun, sebanyak 25.266 orang menjadi korban jiwa dalam kecelakaan yang terjadi pada 2021. Jumlah itu juga meningkat 7,38% dibandingkan pada tahun sebelumnya yang sebanyak 23.529 orang meninggal dunia. Jumlah kendaraan yang mengalami kecelakaan sebanyak 21.463

unit. Sepeda motor menjadi kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan, yakni 73%. Posisinya diikuti oleh angkutan barang sebesar 12%. Kerugian materi yang dialami dari berbagai kecelakaan tersebut mencapai Rp 246 miliar. Nilainya meningkat 24,24% dari tahun 2020 yang sebanyak Rp 198 miliar (<https://dataindonesia.id.>, dikases tanggal 24 Juni 2022).

Kecelakaan lalu lintas di Provinsi Bali Tahun 2021 juga menunjukkan adanya kenaikan, seperti terlihat pada tabel berikut (<https://bali.bps.go.id.>, diakses tanggal 24 Juni 2022):

| No. | Laka Lintas | Banyaknya Kecelakaan Lalu Lintas | | |
|-----|-----------------|----------------------------------|-------|-------|
| | | 2019 | 2020 | 2021 |
| 1 | Kejadian | 2.462 | 1.787 | 1.984 |
| 2 | Luka Ringan | 3.341 | 2.560 | 2.851 |
| 3 | Luka Berat | 261 | 55 | 56 |
| 4 | Meninggal Dunia | 420 | 405 | 318 |

Berdasar hasil penelitian, ada 5 faktor yang sering diindikasikan menjadi penyebab kecelakaan, yaitu (Dewa Ayu Nyoman Sriastuti dan A.A. Rai Asmani K., 2019: 74):

1. Faktor prasarana jalan (*road*), merupakan faktor yang pertama karena kejadian kecelakaan adalah di jalan raya.
2. Faktor sarana kendaraan (*vehicle*), merupakan penyebab kecelakaan yang utama, oleh sebab itu, untuk kendaraan pribadi dan umum, harus dilakukan pengujian kelayakan kendaraan sebelum digunakan.
3. Faktor manusia pengendara dan pejalan kaki (*man*), faktor manusia juga sangat menentukan, misalnya pengemudi dalam keadaan mabuk, kelelahan setelah lebih dari empat jam mengemudi, cacat fisik, rabun malam pada waktu berkendara malam, minum obat influenza hingga menyebabkan

kantuk, tidak memiliki surat izin mengemudi, menyeberang jalan tidak pada tempatnya.

4. Faktor sekeliling atau cuaca (*physical environment and weather*), berkendara di jalan raya dipengaruhi faktor sekelilingnya, antara lain adalah kondisi sekeliling dan faktor cuaca, misalnya pohon yang rindang atau panas tanpa ada pohon, musim hujan yang menyebabkan jalan menjadi basah dan licin.
5. Rambu dan peraturan (*sign-marking and regulation*), diupayakan agar rambu-rambu dipasang untk dapat memperingati pengendara agar hati-hati, misalnya jalan menikung tajam, pandangan terhalang, jangan mendahului pada tikungan tajam, semua ini, rambu dan marka jalan, dapat membantu para pengendara agar hati-hati.

Hasil penelitian Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan menidentifikasi 3 faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia, yaitu (Rustijan dan Rizky Adelwin J., 2011: 4):

1. faktor manusia (pengemudi dan pejalan kaki);
2. faktor jalan dan lingkungannya; dan
3. faktor kendaraan.

Dari ketiga faktor tersebut, faktor manusia merupakan faktor utama yang mendominasi terjadinya kecelakaan lalu lintas, tetapi faktor jalan dan lingkungannya beserta faktor kendaraan tetap tidak dapat dipandang sebelah mata sebagai faktor yang berkontribusi terhadap kecelakaan. Oleh karena itu, dalam peningkatan keselamatan jalan secara umum diperlukan usaha untuk mengurangi maupun mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas yang dapat merugikan korban jiwa maupun materi, melalui usaha mendidik pengguna jalan agar memiliki wawasan keselamatan, menciptakan jalan dan lingkungannya yang berkeselamatan, dan kendaraan yang memiliki tingkat keselamatan yang tinggi.

Dihubungkan dengan faktor-faktor penyebab timbulnya kecelakaan lalu lintas tersebut setidaknya ada 2 faktor yang berhubungan dengan kewenangan Pemerintah Kabupaten Buleleng di bidang perhubungan, yaitu faktor jalan dan lingkungannya, dan dan faktor kendaraan. Hasil penelitian yang dilakukan menunjukkan bahwa tanggung jawab pemerintah daerah sebagai penyelenggara

jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 di Kabupaten Buleleng tidak hanya tanggung jawab untuk membangun jalan tetapi juga meliputi tanggung jawab untuk melakukan pemeliharaan fisik jalan agar tetap laik dan penyediaan perlengkapan jalan yaitu sarana yang dimaksudkan untuk keselamatan, keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu-lintas serta kemudahan bagi pengguna jalan dalam berlalu-lintas yang meliputi marka jalan, rambu lalu-lintas, alat pemberi isyarat lalu-lintas, lampu penerangan jalan, rel pengaman (*guardrail*), dan penghalang lalu-lintas (*traffic barrier*) (Ida Bagus Asrama Wibawa, I Nyoman Lemes, I Wayan Rideng, 2014: 100). Bahkan berdasarkan Pasal 24 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pemerintah daerah sebagai penyelenggara jalan wajib segera dan patut untuk memperbaiki jalan yang rusak yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Penyelenggara jalan yang tidak segera dan patut memperbaiki jalan yang rusak yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas sehingga menimbulkan korban luka ringan dan/atau kerusakan kendaraan dan/atau barang dipidana dengan penjara paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp12.000.000,00 (dua belas juta rupiah) (Pasal 273 ayat (1). Dalam hal perbuatan mengakibatkan luka berat, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 1 (satu) tahun atau denda paling banyak Rp 24.000.000,00 (dua puluh empat juta rupiah). Dalam hal perbuatan mengakibatkan orang lain meninggal dunia, pelaku dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun atau denda paling banyak Rp120.000.000,00 (seratus dua puluh juta rupiah) (Ida Bagus Asrama Wibawa, I Nyoman Lemes, I Wayan Rideng, 2014: 92).

Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng, dalam wawancara pada Tanggal 20 Juni 2022 membenarkan bahwa memang terdapat keterkaitan antara keselamatan jalan sebagai bagian dari keselamatan perhubungan darat dengan kewenangan pemerintah daerah kabupaten di bidang perhubungan. Hal ini dapat dilihat dari tugas pokok dan fungsi Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng sebagai perangkat daerah.

Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng menjelaskan, sampai saat ini Pemerintah Kabupaten Buleleng belum menetapkan Peraturan Bupati tentang

rencana aksi keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (RAK LLAJ)., yang diamanatkan Pasal 7 jo Pasal 11 No. 37 Tahun 2017, yang menentukan bahwa:

1. Untuk melaksanakan RUNK LLAJ, perlu disusun dan dilaksanakan RAK LLAJ oleh:
 - a. Kementerian /lembaga sesuai dengan kewenangannya;
 - b. Pemerintah Provinsi; dan
 - c. Pemerintah Kabupaten/Kota.
2. RAK LLAJ, Kabupaten/Kota memuat:
 - a. sasaran Pemerintah Kabupaten/Kota;
 - b. arah kebijakan strategis berdasarkan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/Lembaga, dan RAK LLAJ Provinsi;
 - c. kebutuhan regulasi daerah dan tatanan kelembagaan Pemerintah Kabupaten/ Kota;
 - d. rencana aksi dan target kinerja; dan
 - e. rencana pendanaan.
3. RAK LIAJ Kabupaten/kota disusun berdasarkan RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/lembaga; RAK LLAJ, Provinsi; dan Rencana pembangunan jangka panjang dan rencana pembangunan jangka menengah kabupaten/kota.
4. RAK LLAJ kabupaten/kota ditetapkan dengan peraturan bupati/walikota, berlaku selama 5 (lima) tahun dan dilakukan evaluasi secara berkala setiap tahun.

Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng menjelaskan lebih lanjut bahwa kedudukan RAK LLAJ kabupaten sebagai penjabaran RUNK LLAJ, RAK LLAJ Kementerian/lembaga; RAK LLAJ Provinsi mengharuskan kabupaten menunggu RUNK LLAJ dan RAK LLAJ termaksud. RUNK LLAJ sendiri baru ditetapkan pada Tanggal 3 Januari 2022 dengan Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Upaya-upaya untuk meningkatkan keselamatan perhubungan darat selalu dilakukan secara berkelanjutan, sebagai bagian dari rencana kerja Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng. Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten

Buleleng menjelaskan, hal-hal yang telah dilakukan antara lain:

1. Bekerja sama dengan pihak terkait, khususnya Kepolisian Resor Buleleng, melakukan pendataan kecelakaan lalu lintas yang terjadi untuk mengetahui tingkat fatalitas akibat kecelakaan dan biaya sosial sebagai dampak kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Buleleng. Tingkat fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas merupakan indikator pencapaian sasaran atau hasil yang diinginkan dari upaya meningkatkan keselamatan perhubungan darat.
2. Berdasarkan hasil analisis terhadap kejadian kecelakaan lalu lintas yang terjadi di Kabupaten Buleleng, dapat diduga faktor-faktor yang menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas tersebut. Faktor-faktor penyebab inilah yang menjadi pertimbangan dalam melakukan tindakan perbaikan. Tindakan perbaikan yang dilakukan dengan melaksanakan tindakan langsung secara sinergi berupa:
 - a. Pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan.
 - b. Pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor.
 - c. Pemenuhan persyaratan penyelenggaraan kompetensi pengemudi kendaraan bermotor.
 - d. Penegakan hukum ketentuan keselamatan berlalu lintas.
 - e. Penanganan korban kecelakaan.
3. Dari kelima tindakan yang dilakukan sehubungan dengan faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, tindakan pertama dan kedua berkaitan langsung dengan tugas dan fungsi dengan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng.
4. Untuk pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan, Pemerintah Kabupaten Buleleng dengan bersinergi dengan pihak-pihak terkait telah melakukan:
 - a. Melaksanakan pembangunan ruas jalan kabupaten sesuai dengan persyaratan keselamatan.
 - b. Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan.
 - c. Melakukan uji laik fungsi jalan.
 - d. Melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan.
 - e. Melakukan inspeksi jalan.

- f. Melakukan audit jalan.
5. Untuk memenuhi persyaratan keselamatan kendaraan bermotor dilakukan kegiatan-kegiatan:
- a. Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor.
 - b. Penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor.
 - c. Penerbitan surat registrasi uji tipe kendaraan bermotor.
 - d. Pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor.
 - e. Pelaksanaan kalibrasi peralatan uji.
 - f. Pelaksanaan sertifikasi kompetensi penguji kendaraan bermotor.
 - g. Pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan unit pelaksana uji berkala kendaraan bermotor, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor dan terminal.

Gede Santika, Kepala Bidang Teknik Sarana dan Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng, dalam wawancara Tanggal 20 Juni 2022 menjelaskan bahwa Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng sehubungan dengan keselamatan jalan yang dikaitkan dengan faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas berperan penting dalam penanganan kendaraan dan faktor jalan dan lingkungan. Sehubungan dengan hal ini telah dilakukan:

1. Meningkatkan pelaksanaan uji kelaikan kendaraan dengan tujuan:
 - a. Memberikan jaminan keselamatan secara teknis terhadap penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
 - b. Melestarikan lingkungan dari kemungkinan pencemaran yang diakibatkan oleh penggunaan kendaraan bermotor di jalan.
 - c. Memberikan pelayanan umum kepada masyarakat.

Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut unit Pengujian Kendaraan Bermotor Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng telah dilengkapi dengan peralatan sebagai berikut:

- a. *Smoke tester*, yaitu suatu alat untuk mengukur gas buang kendaraan bermotor berbahan bakar solar (diesel) dengan ambang batas maksimal 70% dari ketebalan asap yang diakibatkan oleh hasil pembakaran.

- b. *Gas analyzer tester* yaitu suatu alat untuk mengukur gas buang kendaraan bermotor berbahan bakar premium yang diperiksa adalah kandungan karbondioksida dan kandungan hidro karbon.
 - c. *Axle play detektor* yaitu alat untuk memeriksa bagian-bagian bawah kendaraan (seperti: pegas *bool joint*/pir, sistem kemudi, dan sebagainya).
 - d. *Head light tester* yaitu alat untuk mengukur insensitas pancaran lampu utama kendaraan bermotor atau kuat cahaya lampu utama jauh minimal ambang batasnya 12000 candela/lilin dan penyimpangan arah lampu utama.
 - e. *Sound level tester* yaitu alat untuk mengukur suara klakson kendaraan bermotor dengan ambang batas 90 sampai dengan 118TB.
 - f. *Brake tester dan axle load meter* yaitu alat untuk mengukur kekuatan rem utama, rem parkir dan mengukur berat kendaraan bermotor.
 - g. *Side slip tester* yaitu alat untuk mengukur kuncup roda depan kendaraan bermotor.
 - h. *Speed meter tester* yaitu alat untuk mengukur fungsi alat pengukur kecepatan kendaraan bermotor.
2. Merencanakan dan melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas, yaitu serangkaian usaha dan kegiatan yang meliputi perencanaan, pengadaan, pemasangan, pengaturan, dan pemeliharaan fasilitas perlengkapan jalan dalam rangka mewujudkan, mendukung dan memelihara keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Hal pertama yang dilakukan adalah melakukan identifikasi masalah berkaitan dengan:
- a. geometrik jalan dan persimpangan;
 - b. struktur dan kondisi jalan;
 - c. perlengkapan jalan, baik yang berkaitan langsung maupun tidak langsung dengan pengguna jalan dan bangunan pelengkap jalan;
 - d. lokasi potensi kecelakaan dan kemacetan lalu lintas;
 - e. penggunaan bagian jalan selain peruntukannya;
 - f. penggunaan ruang jalan;
 - g. kapasitas jalan;

- h. tataguna lahan pinggir jalan;
- i. pengaturan lalu lintas; dan
- j. kinerja lalu lintas.

Selanjutnya rekayasa lalu lintas dilakukan dengan:

- a. perbaikan geometrik ruas jalan dan/atau persimpangan serta perlengkapan jalan yang tidak berkaitan langsung dengan pengguna jalan;
- b. pengadaan, pemasangan, perbaikan, dan pemeliharaan perlengkapan jalan yang berkaitan langsung dengan pengguna jalan; dan
- c. optimalisasi operasional rekayasa lalu lintas untuk meningkatkan ketertiban, kelancaran, dan efektivitas penegakan hukum.

Perbaikan dan pemeliharaan perlengkapan jalan dilakukan dengan:

- a. memantau keberadaan dan kinerja perlengkapan jalan;
- b. menghilangkan atau menyingkirkan benda-benda yang dapat mengurangi atau menghilangkan fungsi/kinerja perlengkapan jalan;
- c. memperbaiki atau mengembalikan pada posisi sebenarnya apabila terjadi perubahan atau pergeseran posisi perlengkapan jalan.

2. Kendala-Kendala yang Dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng menjelaskan bahwa seluruh kegiatan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng diarahkan untuk mewujudkan profil masa depan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng yang merupakan refleksi dari berbagai tantangan dan perubahan yaitu:

- 1. Terjadinya keterkaitan, keterpaduan dan ketergantungan antara elemen pada semua bidang.
- 2. Kecenderungan terpolanya lingkungan kerja masa depan yang sekaligus menggambarkan pola antar kegiatan dengan layanan antar moda transportasi yang saling terintegrasi secara kesisteman. Lingkungan kerja masa depan

yang terbentuk akibat kemajuan teknologi transportasi akan melahirkan realitas baru, yaitu adanya nuansa keterhubungan global dan mobilitas global antar sub sistem kegiatan.

3. Dalam persaingan global yang semakin tajam akan diwarnai oleh kecanggihan teknologi transportasi sehingga sektor transportasi akan dihadapkan kepada tuntutan atas kecepatan, keandalan, efisiensi dan daya saing yang semakin tinggi.
4. Sektor transportasi dituntut semakin berperan dalam mendukung pergerakan dan mobilitas orang, barang dan jasa guna mendukung tumbuhnya ekonomi di Kabupaten Buleleng serta sekaligus mempersempit kesenjangan antar daerah dengan senantiasa memperhatikan kesesuaian tata ruang dan kelestarian lingkungan.
5. Meningkatnya tuntutan konsumen atau pengguna jasa terhadap kualitas layanan jasa transportasi yang direfleksikan oleh terwujudnya:
 - a. Kondisi Persaingan yang sehat, efisien dan berkelanjutan dalam penyelenggaraan jasa transportasi yang pada gilirannya dapat memberdayakan masyarakat dan meningkatkan pertumbuhan ekonomi Kabupaten Buleleng.
 - b. Pemerataan manfaat persaingan atau kompetensi bagi pengguna jasa, penyelenggara serta pemerintah Kabupaten Buleleng kepada seluruh lapisan masyarakat.
 - c. Perlindungan terhadap kepentingan pengguna jasa transportasi, dalam hal kualitas pelayanan, tarif dan variasi pilihan jasa sesuai preferensinya.
 - d. Peraturan Daerah yang mendukung pelaksanaan kegiatan transportasi secara efektif.

Untuk mewujudkan profil tersebut, ada beberapa kendala yang dihadapi. Menurut Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng, kendala-kendala umum yang dihadapi Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng, yang diidentifikasi pada tahun 2018, saat penyusunan Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Tahun 2018-2022, masih sesuai dengan keadaan saat ini. Mengacu pada Rencana Strategis Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Tahun

2018-2022, Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng menjelaskan permasalahan transportasi secara umum di Kabupaten Buleleng adalah sebagai berikut :

1. Keterbatasan saran-prasarana perhubungan, khususnya jalan dan pendukungnya, dibandingkan dengan jumlah penduduk Kabupaten Buleleng yang cukup tinggi, dan banyaknya kendaraan luar Kabupaten Buleleng yang berlalu lintas di Kabupaten Buleleng karena adanya daya tarik Kabupaten Buleleng yang mendorong orang untuk berkunjung ataupun menetap di Kabupaten Buleleng.
2. Sehubungan dengan dengan kendala pertama, masih terjadi kemacetan lalu lintas di Kabupaten Buleleng. Faktor yang mendorong kemacetan lalu lintas karena kecenderungan pergerakan kendaraan dari daerah pinggiran dan perbatasan Kota Singaraja menuju ke daerah perkantoran, sentra usaha/bisnis, sekolah dan sebagainya. Pada hari libur banyak pendatang dari luar kota khususnya Pulau Jawa yang mengisi akhir pekannya di sentra-sentra wisata belanja di Kabupaten Buleleng.
3. Pencemaran lingkungan (polusi udara) yang diakibatkan oleh kendaraan bermotor (*motorized traffic*) seperti angkutan kota, bus, truk, kendaraan pribadi dan sepeda motor, adapun faktor yang mempengaruhi karena banyaknya volume kendaraan yang beroperasi di jalan.
4. Kecelakaan lalu lintas, adapun faktor yang mempengaruhi diantaranya adalah faktor kedisiplinan pengendara, kondisi kendaraan yang tidak layak, kondisi jalan yang rusak dan sebagainya.
5. Rendahnya kinerja (kualitas dan kuantitas) pelayanan angkutan umum, adapun faktor yang mempengaruhinya karena tingkat pengetahuan dan disiplin operator angkutan masih perlu ditingkatkan.
6. Kurang tersedianya fasilitas perlengkapan jalan di Kabupaten Buleleng seperti marka, rambu, adapun faktor yang mempengaruhinya karena keterbatasan anggaran yang dimiliki dan adanya aksi pencurian dan perusakan.

7. Rendahnya tingkat disiplin pengguna jalan, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah mental dari pengguna jalan tersebut dan lemahnya penegakan hukum bagi pelanggar lalu lintas.
 8. Tidak seimbangnya pertumbuhan jumlah kendaraan dengan penambahan jaringan jalan di Kabupaten Buleleng, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah kemudahan konsumen dalam memiliki kendaraan (fasilitas kredit) sementara Pemerintah Daerah kesulitan dalam pembebasan lahan untuk menambah ruas jalan yang baru.
 9. Besarnya tingkat penggunaan kendaraan pribadi, faktor yang mempengaruhinya adalah banyaknya pengguna transportasi umum yang beralih ke kendaraan pribadi sementara angkutan umum dinilai tidak cukup nyaman.
 10. Terbatasnya dana untuk pembangunan sarana dan prasarana transportasi secara menyeluruh, adapun faktor yang mempengaruhi karena penanggulangan masalah transportasi belum menjadi *top priority* bagi pemangku kebijakan.
 11. Belum mantapnya manajemen kepengusahaan angkutan kota, adapun faktor yang mempengaruhinya adalah masih banyaknya pribadi/orang per orang yang mengelola usaha angkutan kota yang dilakukan secara tradisional.
 12. Masih maraknya parkir liar di beberapa ruas jalan yang bukan peruntukannya, dipengaruhi keterbatasan lahan parkir yang disediakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan (sekolah, kantor, tempat usaha dan sebagainya).
 13. Lemahnya pelayanan angkutan umum antar kecamatan dan antar desa, serta kurang berfungsinya terminal sebagai simpul layanan angkutan.
 14. Persentase Rambu-rambu lalu lintas terpasang dengan yang diharapkan masih rendah.
 15. Masih belum punya Dokumen Perencanaan Transportasi secara menyeluruh.
- Sekretaris Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng menjelaskan, permasalahan yang ditemui dalam proses penyelenggaraan urusan perhubungan

yang didukung dengan pelaksanaan program dan kegiatan untuk melaksanakan program keselamatan perhubungan darat di Kabupaten Buleleng adalah:

1. Terbatasnya sumber daya manusia yang belum memiliki kualifikasi pendidikan/diklat teknis perhubungan.

Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng memiliki pegawai sejumlah 197 orang terdiri dari 92 orang berstatus PNS, 1 orang tenaga honor daerah, 7 orang tenaga harian lepas dan 97 orang tenaga kontrak. Tenaga fungsional di bidang perhubungan hanya 8 orang. Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng yang memiliki bidang teknis dan sarana dimana unit pengujian kendaraan bermotor sebagai unit pelayanan pengujian kendaraan bermotor yang merupakan sarana untuk memastikan bahwa kendaraan angkutan umum dan barang yang beroperasi di jalan sudah memenuhi persyaratan laik jalan kendaraan. Pelayanan tersebut memerlukan dukungan tenaga fungsional yang memiliki kompetensi di bidang penguji kendaraan bermotor. Tenaga fungsional penguji kendaraan bermotor di UPT PKB berjumlah 8 orang. Jumlah tenaga penguji tersebut tidak sebanding dengan jumlah kendaraan yang di uji, sehingga diperlukan penambahan tenaga fungsional penguji guna peningkatan pelayanan pengujian kendaraan bermotor menjadi efisien, akurat dan dapat dipertanggungjawabkan.

2. Rendahnya pemahaman masyarakat terhadap disiplin berlalu lintas.
3. Pemanfaatan lahan/ruas parkir oleh para pedagang sehingga sering menimbulkan kemacetan lalu lintas.
4. Keterbatasan anggaran.

Satu kendala Pemerintah Kabupaten Buleleng dalam merencanakan dan melaksanakan program pembangunan adalah keterbatasan anggaran. Keterbatasan anggaran menyebabkan harus dilakukan skala prioritas, dengan mendahulukan program-program yang sangat diperlukan, meskipun program lain sebenarnya juga diperlukan. Misalnya, berkaitan dengan perbaikan jalan dan penyediaan serta pemeliharaan perlengkapan jalan, harus dilakukan secara bertahap.

5. Pembagian kewenangan sehubungan dengan jalan antara pemerintah kabupaten dengan pemerintah provinsi, dan pemerintah pusat. Hal lain, yang juga terkadang dianggap sebagai kendala adalah berkenaan dengan kewenangan mengenai jalan dan perlengkapannya, yang dibedakan antara kewenangan pusat, kewenangan provinsi, dan kewenangan kabupaten. Jalan yang menjadi kewenangan pusat, kewenangan provinsi, dan kewenangan kabupaten, adanya di wilayah kabupaten. Terkadang koordinasi di lapangan relatif sulit dilakukan, apalagi tuntutan masyarakat umumnya disampaikan kepada Pemerintah Kabupaten, tanpa memperhatikan apakah hal itu merupakan kewenangan pemerintah kabupaten atau tidak.
6. Kesadaran pemilik kendaraan wajib uji untuk melakukan uji kelaikan kendaraannya masih rendah. Masyarakat yang menggunakan jasa angkutan umum jumlahnya jauh berkurang dibandingkan dengan beberapa tahun sebelumnya menyebabkan rendahnya penghasilan dari jasa angkutan umum. Hal ini dapat menyebabkan keengganan pemilik angkutan umum untuk melakukan uji kelaikan kendaraannya, karena menjadi komponen biaya operasional.

3. Upaya-upaya yang Dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng untuk Mengoptimalkan Pelaksanaan Program Keselamatan Perhubungan Darat Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan

Kepala Bidang Teknik Sarana dan Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng, menjelaskan bahwa dengan keterbatasan sumber daya yang dimiliki, Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng berusaha dengan sungguh-sungguh mengefektifkan sumber daya yang dimiliki untuk memberikan pelayanan kepada masyarakat, termasuk dalam pegujian kendaraan untuk memastikan kendaraan yang digunakan di jalan raya laik secara teknis.

Jumlah kendaraan yang telah diuji dengan hasil baik pada Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng tiga tahun terakhir, sebagai berikut:

| No | Tahun | Mobil Penumpang | Mobil Bus | Mobil Barang | Jumlah |
|----|-------|-----------------|-----------|--------------|--------|
| 1 | 2019 | 595 | 397 | 13.999 | 14.991 |
| 2 | 2020 | 256 | 199 | 10.982 | 11.347 |
| 3 | 2021 | 161 | 137 | 11.168 | 11.466 |

Sumber: Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng, Tahun 2022.

Data tersebut menunjukkan bahwa pandemi berpengaruh juga terhadap aktivitas pengujian kelaikan kenmdaraan. Jumlah kendaraan yang diuji sangat berkurang.

Dihubungkan dengan hambatan-hambatan yang ditemukan, Kepala Bidang Teknik Sarana dan Angkutan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng menjelaskan upaya-upaya yang telah dilakukan, meliputi:

1. Sehubungan dengan terbatasnya tenaga teknis di bidang transportasi dan teknis fungsional, upaya penanggulangan dengan meningkatkan kemampuan keahlian personil, melalui pengiriman personil untuk mengikuti diklat teknis baik yang diselenggarakan oleh Badan Diklat Perhubungan maupun lembaga teknis terkait setiap tahunnya.
2. Sehubungan dengan sarana dan prasarana lalu lintas (rambu dan marka jalan) masih belum memenuhi jumlah ideal yang dibutuhkan, diupayakan dengan mengadakan secara bertahap setiap tahun baik melalui APBD Kabupaten, APBD Propinsi maupun APBN.
3. Sehubungan dengan keterbatasan wewenang aparaturn Dinas Perhubungan dalam upaya *law enforcement* di lapangan, diupayakan penanggulangan dengan senantiasa melakukan koordinasi dengan instansi terkait dalam mewujudkan kesepakatan bersama maupun dalam hal kerjasama mewujudkan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas.
4. Sehubungan dengan kurangnya kesadaran hukum dari masyarakat dalam berlalu lintas sehingga sering terjadi pelanggaran dan kecelakaan, diupayakan penanggulangan dengan memberikan penyuluhan/sosialisasi kepada masyarakat tentang ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan secara rutin setiap tahun.

5. Sehubungan dengan efektivitas perencanaan dan pelaksanaan program keselamatan perhubungan, diupayakan kerjasama yang erat dengan Kepolisian Resor Buleleng, karena pelaksanaan manajemen keselamatan jaringan jalan (MKJJ) membutuhkan data kecelakaan lalu lintas dari pihak Kepolisian, data teknis jalan, dan data lalu lintas yang diperlukan untuk kebutuhan analisis. Data kecelakaan lalu lintas memberikan informasi umum (waktu, tanggal, dan tempat spesifik kejadian), informasi kendaraan yang terlibat (jenis dan tipe), informasi korban (biodata, jenis luka, dan sebagainya), jenis dan tipe kecelakaan, jenis dan kondisi dari jalan maupun lingkungan sekitar, dan informasi yang menggambarkan proses kejadian kecelakaan.

Pendataan kecelakaan lalu lintas dilakukan oleh tiga instansi yaitu: Kepolisian, rumah sakit; dan asuransi (jasa raharja), namun data kecelakaan yang paling memungkinkan untuk digunakan adalah data kecelakaan dari pihak kepolisian. Beberapa alasan yang mendasari pernyataan tersebut adalah (Rustijan dan Rizky Adelwin J., 2011: 35):

- a. Pihak kepolisian yang berada di lapangan dapat dikatakan menjadi yang pertama untuk mencatat suatu kejadian kecelakaan yang terjadi.
- b. Pihak kepolisian mencatat semua jenis kecelakaan mulai dari yang hanya berakibat kerugian materi saja sampai dengan yang mengakibatkan korban meninggal dunia.
- c. Data kecelakaan yang dicatat mulai dari informasi umum seperti bio data korban, dan jenis kendaraan sampai dengan yang bersifat teknis seperti jenis kecelakaan dan kondisi jalan pada saat kecelakaan sedangkan data yang dicatat pihak rumah sakit hanya kecelakaan yang mengakibatkan korbannya memerlukan perawatan di rumah sakit saja, dan data yang dicatat hanya data umum saja yang dicatat untuk keperluan penyelenggara saja. Data yang dicatat perusahaan asuransi (Jasa Raharja), hanya data umum untuk keperluan penyelenggara terkait dengan santunan dan satu hal yang berbeda pada pencatatan Jasa Raharja adalah korban tidak dicantumkannya informasi lokasi kejadian

kecelakaan, namun yang dicantumkan adalah alamat asal korban kecelakaan di mana santunan akan diberikan melalui kantor cabang Jasa Raharja terdekat sehingga hal ini akan menyulitkan dalam mengelompokkan kejadian-kejadian kecelakaan pada lokasi tertentu.

SIMPULAN

Berdasarkan uraian pada Bab-bab sebelumnya dapat disimpulkan hal-hal berikut:

1. Peranan Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan secara khusus ada pada dua hal, yaitu:
 - a. Berkaitan dengan pemenuhan persyaratan laik fungsi jalan, Pemerintah Kabupaten Buleleng dengan bersinergi dengan pihak-pihak terkait telah melakukan:
 - 1) Melaksanakan pembangunan ruas jalan kabupaten sesuai dengan persyaratan keselamatan.
 - 2) Melaksanakan manajemen dan rekayasa lalu lintas di jalan.
 - 3) Melakukan uji laik fungsi jalan.
 - 4) Melaksanakan pemantauan dan penilaian kondisi jalan.
 - 5) Melakukan inspeksi jalan.
 - 6) Melakukan audit jalan.
 - b. Berkaitan dengan pemenuhan persyaratan keselamatan kendaraan bermotor dilakukan kegiatan-kegiatan:
 - 1) Pelaksanaan uji tipe kendaraan bermotor.
 - 2) Penerbitan sertifikat uji tipe kendaraan bermotor.
 - 3) Penerbitan surat registrasi uji tipe kendaraan bermotor.
 - 4) Pelaksanaan akreditasi unit pengujian kendaraan bermotor.
 - 5) Pelaksanaan kalibrasi peralatan uji.
 - 6) Pelaksanaan sertifikasi kompetensi penguji kendaraan bermotor.
 - 7) Pelaksanaan inspeksi, audit, dan pemantauan unit pelaksana uji

- berkala kendaraan bermotor, unit pelaksana penimbangan kendaraan bermotor dan terminal.
2. Kendala-kendala yang dihadapi oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng dalam pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan di antaranya:
 - a. Kendala internal:
 - 1) Terbatasnya sumber daya manusia yang belum memiliki kualifikasi pendidikan/diklat teknis perhubungan.
 - 2) Keterbatasan anggaran.
 - 3) Pembagian kewenangan sehubungan dengan jalan antara pemerintah kabupaten dengan pemerintah provinsi, dan pemerintah pusat, terkadang koordinasi di lapangan sulit dilakukan.
 - b. Kendala eksternal:
 - 1) Rendahnya pemahaman masyarakat terhadap disiplin berlalu lintas.
 - 2) Pemanfaatan lahan/ruas parkir oleh para pedagang sehingga sering menimbulkan kemacetan lalu lintas.
 - 3) Kesadaran pemilik kendaraan wajib uji untuk melakukan uji kelaikan kendaraannya masih rendah.
 3. Upaya-upaya yang dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng untuk mengoptimalkan pelaksanaan program keselamatan perhubungan darat berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas Angkutan Jalan:
 - a. Sehubungan dengan terbatasnya tenaga teknis di bidang transportasi dan teknis fungsional, upaya penanggulangan dengan meningkatkan kemampuan keahlian personil, melalui pengiriman personil untuk mengikuti diklat teknis baik yang diselenggarakan oleh Badan Diklat Perhubungan maupun lembaga teknis terkait setiap tahunnya.
 - b. Sehubungan dengan sarana dan prasarana lalu lintas (rambu dan marka jalan) masih belum memenuhi jumlah ideal yang dibutuhkan, diupayakan dengan mengadakan secara bertahap setiap tahun baik melalui APBD

Kabupaten, APBD Propinsi maupun APBN.

- c. Sehubungan dengan keterbatasan wewenang aparaturnya Dinas Perhubungan dalam upaya *law enforcement* di lapangan, diupayakan penanggulangan dengan senantiasa melakukan koordinasi dengan instansi terkait dalam mewujudkan kesepakatan bersama maupun dalam hal kerjasama mewujudkan ketertiban dan keselamatan berlalu lintas.
- d. Sehubungan dengan kurangnya kesadaran hukum dari masyarakat dalam berlalu lintas sehingga sering terjadi pelanggaran dan kecelakaan, diupayakan penanggulangan dengan memberikan penyuluhan/sosialisasi kepada masyarakat tentang ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan secara rutin setiap tahun.
- e. Sehubungan dengan efektivitas perencanaan dan pelaksanaan program keselamatan perhubungan, diupayakan kerjasama yang erat dengan Kepolisian Resor Buleleng.

DAFTAR PUSTAKA

- Abadi Dwi Saputra. "Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) Dari Tahun 2007-2016". *Warta Penelitian Perhubungan*. Volume 29. Nomor 2. Juli-Desember 2017.
- Ahmad Maghfur. 2015. *Keselamatan Pejalan Kaki: Manual Keselamatan Jalan Bagi Pengambil Keputusan dan Praktisi*. Jakarta: Global Road Safety Partnership Indonesia.
- Atik S. Kuswati. "Peran Sektor Transportasi Terhadap Perekonomian". *Warta Penelitian Perhubungan*. Volume 24. Nomor 1. Januari 2012.
- Dewa Ayu Nyoman Sriastuti dan A.A. Rai Asmani K. 2019. "Pengembangan Sistem Informasi Kecelakaan Melalui Upaya Keselamatan Jalan Sebagai Implementasi Efisiensi Manajemen Lalu Lintas". *Paduraksa*. Volume 8 Nomor 1, Juni 2019.
- Dio Satrio Jati, "Pengelolaan Program Keselamatan Transportasi Jalan Di Jalur Pantura Pekalongan", melalui <https://ejournal.undip.ac.id/>, diakses tanggal 28 Desember 2021.
- Ida Bagus Asrama Wibawa, I Nyoman Lemes, I Wayan Rideng. 2014. "Tanggung Jawab Pemerintah Kabupaten Buleleng Selaku Penyelenggara Jalan Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009". *Kertha Widya*. Jurnal Hukum Vol. 2 No. 2 Desember 2014.
- Ketut Bayu Rumana Sugangga dan Saptala Mandala. "Peran Serta Dinas Perhubungan Kabupaten Buleleng Dalam Pencegahan Kecelakaan Lalu

- Lintas Di Kabupaten Buleleng”. *Kertha Widya Jurnal Hukum* Vol. 4 No. 1 Agustus 2016.
- Pemerintah Republik Indonesia: *Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035*.
- Rustijan dan Rizky Adelwin J., 2011. *Manajemen Keselamatan Jaringan Jalan (Network Safety Management)*. Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Badan Penelitian dan Pengembangan Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan.
- <https://dataindonesia.id.>, dikases tanggal 24 Juni 2022.
- <https://bali.bps.go.id.>, diakses tanggal 24 Juni 2022