



Penegakkan Hukum dalam Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Guna Mengurangi Kemacetan dan Kecelakaan Lalu Lintas pada Ruas Tol Trans Jawa

Law Enforcement in Implementing Transportation Safety and Security to Reduce Traffic Congestion and Accidents on the Trans Java Toll Road

Irman Putra

Sekolah Tinggi Hukum Militer AHM-PTHM, Indonesia

Korespondensi penulis: irman7275putra@gmail.com

Article History:

Received: September 06, 2024;

Revised: September 19, 2024;

Accepted: Oktober 06, 2024;

Online Available: Oktober 09, 2024

Keywords: Transportation, Traffic Accidents, Toll Roads, Transportation Safety, Security.

Abstract: Congestion and traffic accidents are the scourge of overall transportation safety and security conditions. Indonesia itself is the 2nd most congested country in Southeast Asia. The aim of this research is to show that in order to optimize the implementation of transportation safety and security through optimizing driving safety management in Indonesia, maximizing the multi-disciplinary approach of policy makers to overcome traffic jams and traffic accidents. Qualitative research uses a descriptive approach to collect data systematically, factually, and quickly according to the description at the time of the research. The results of this research show that there is a need to optimize law enforcement which has an effect on reducing the level of congestion and traffic accidents in order to reduce traffic jams and accidents on the Trans Java toll road in order to strengthen national resilience.

Abstrak

Kemacetan dan kecelakaan lalu lintas (lakalantas), merupakan momok dari kondisi keselamatan dan keamanan transportasi secara keseluruhan. Indonesia sendiri merupakan negara termacet ke-2 se-Asia Tenggara. Tujuan penelitian ini untuk menunjukkan bahwa agar terlaksananya optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi melalui optimalisasi manajemen keselamatan berkendara di Indonesia, memaksimalkan pendekatan multi disiplin para pemangku kebijakan untuk mengatasi kemacetan dan lakalantas. Penelitian kualitatif menggunakan pendekatan deskriptif untuk menghimpun data secara sistematis, faktual, dan cepat sesuai dengan gambaran saat dilakukan penelitian. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa perlunya optimalisasi penegakan hukum yang berpengaruh terhadap menurunnya tingkat kemacetan dan lakalantas guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol Trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan nasional.

Kata Kunci: Transportasi, Kecelakaan Lalu Lintas, Jalan Tol, Keselamatan, Keamanan Transportasi.

1. PENDAHULUAN

Setidaknya langkah awal penataan lalu lintas di Indonesia sudah dilakukan pada tahun 2009, ketika pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menerbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (UU 22/2009). Sektor transportasi merupakan salah satu sektor yang menjadi fokus pembangunan infrastruktur. Transportasi menurut Steenbrink (1974) adalah perpindahan orang atau benda antar lokasi yang tersebar secara geografis dengan menggunakan mesin atau mobil. Secara umum, berbagai permasalahan di Indonesia termasuk permasalahan keselamatan dan

keamanan transportasi muncul akibat adanya tumpang tindih berbagai regulasi yang menyebabkan kurang optimalnya rencana pembangunan nasional. Isu tumpang tindih regulasi dari berbagai peraturan perundang-undangan tersebut, telah masuk dalam Prediksi Isu Strategis 2024 aspek Nasional bidang Hukum Perkiraan Strategi Nasional (Kistranas) yang disusun oleh Dewan Ketahanan Nasional Republik Indonesia pada tahun 2023.

Kemacetan dan kecelakaan lalu lintas (lakalantas), merupakan momok dari kondisi keselamatan dan keamanan transportasi secara keseluruhan. Indonesia sendiri merupakan negara termacet ke-2 se-Asia Tenggara, dengan total kerugian di wilayah perkotaan di Indonesia mencapai puluhan miliar rupiah. Disamping kemacetan, lakalantas di Indonesia juga memiliki gambaran yang memprihatinkan. Sepanjang tahun 2022 angka fatalitas lakalantas di Indonesia sebesar 30 ribu jiwa per tahun, kematian akibat lakalantas di hampir semua provinsi di Indonesia menempati peringkat tiga besar, sementara di dunia menempati peringkat satu, menyebabkan kerugian materiil sebesar ratusan miliar pada kurun waktu tahun 2019 hingga 2021 dan berimbas pada peningkatan angka kemiskinan di Indonesia mengingat 80 persen korban lakalantas berada di usia produktif (15 – 59 tahun). Menurut hasil pemantauan Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia (Korlantas Polri), dalam periode 18 hari operasi ketupat (operasi pada menjelang, saat dan setelah hari raya Idul Fitri) saja, terdapat 4,333 lakalantas pada tahun 2022 dengan total 745 orang meninggal dunia dan 3,561 kecelakaan pada tahun 2023 dengan total 534 orang meninggal dunia.

Jalan tol merupakan infrastruktur yang dibangun guna mengurangi kemacetan dan lakalantas, namun seiring dengan pertumbuhan jalan Tol di Indonesia yang signifikan, fenomena kemacetan dan lakalantas kian perlu mendapat perhatian yang serius. Salah satu ruas jalan Tol yang perlu mendapatkan perhatian yang serius adalah ruas jalan Tol Trans Jawa, yang terdiri dari 20 ruas jalan tol dan menghubungkan Merak hingga Probolinggo. Koneksi antar wilayah menjadi tujuan dari penyelenggaraan jaringan jalan sebagai penyokong transportasi barang dan manusia; berpengaruh terhadap pertumbuhan ekonomi, meningkatkan indeks daya saing, dan mendorong minat investor untuk berinvestasi. Namun, keberadaan Tol Trans Jawa juga tidak terhindar dari macet; tidak terkecuali saat hari raya keagamaan. Lakalantas dalam bentuk tabrak belakang akibat truk *Over Dimension Over Load* (ODOL), tanpa lampu, tanpa reflector, dan tanpa perisai kolong, serta *micro-sleep* juga sering kali mengancam pengendara di Tol Trans Jawa. Dari data dapat dilihat bahwa jumlah 5 dari 20 ruas Tol Trans Jawa merupakan tol dengan tingkat kecelakaan

tertinggi hingga memakan puluhan korban jiwa. Berdasarkan catatan Direktur Lalu Lintas Jalan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, terdapat 443,138 kendaraan melanggar ketentuan daya angkut; meningkat dari 23,09 persen menjadi 25,86 persen.

Berdasarkan hal tersebut, penelitian ini melakukan kegiatan dengan tema: “Optimalisasi Penyelenggaraan Keselamatan dan Keamanan Transportasi Guna Mengurangi Kemacetan dan Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Tol Trans Jawa Dalam Rangka Memperkuat Ketahanan Nasional”

2. METODE

Kegiatan pengabdian kepada Masyarakat dilakukan untuk menjawab permasalahan yang diteliti, penelitian hukum ini menggunakan beberapa metodologi, antara lain: 1) pendekatan undang-undang, 2) pendekatan konseptual, 3) pendekatan komparatif, dan 4) pendekatan historis dan filosofis. Proses mencerna data bersifat kualitatif. Setelah pengumpulan, bahan hukum tertulis disusun sesuai dengan permasalahan yang diperiksa. Bahan hukum selanjutnya diperiksa dan diinterpretasikan berdasarkan permasalahannya, dengan memanfaatkan kerangka teori yang relevan. Informasi hukum yang sistematis tersebut selanjutnya dievaluasi guna memberikan jawaban yang akurat terhadap pertanyaan mengenai makna, posisi, dan konsekuensi hukumnya. Sasaran kegiatan dilakukan dengan kegiatan rapat bersama kementerian Kesehatan, Kementerian Hukum dan HAM, Kepolisian RI, dan kementerian lembaga terkait lainnya.



3. HASIL

Mengacu pada latar belakang di atas dapat diuraikan kondisi objektif, akar permasalahan, kecenderungan dan implikasi, sebagai berikut:

1) Pokok Permasalahan 1: Manajemen keselamatan berkendara di Indonesia belum optimal.

a. Kondisi Objektif

a) Reformasi yang ditandai dengan pergantian kepemimpinan nasional dan perubahan sistem politik, menyisakan banyak pekerjaan rumah bagi pemerintahan yang berjalan. Beberapa aspek pemerintahan yang berdampak langsung akibat pergantian pimpinan salah satunya terkait lalu lintas. Setidaknya langkah awal penataan lalu lintas di Indonesia sudah dilakukan pada tahun 2009, ketika pemerintahan Presiden Susilo Bambang Yudhoyono menerbitkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 (UU 22/2009) tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan; menggantikan regulasi serupa yakni Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 (UU 14/1992) tentang Lalu Lintas dan angkutan Jalan. Untuk melengkapi regulasi tersebut, pemerintah mengeluarkan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2011 (PP 8/2011) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2011 (PP 32/2011) tentang Manajemen dan Rekayasa, Analisis Dampak, serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas; dan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2011 (PP 37/2011) tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Pada waktu yang hampir bersamaan, Wakil Presiden Budion menetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2023 pada Mei 2011 yang diikuti dengan dikeluarkannya Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 (Inpres 4/2013) tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020 sebagai tindak lanjut dari program *United Nation Road Safety Decade of Action* (Program Perserikatan Bangsa-Bangsa/ PBB) sebagaimana tercantum pada Resolusi PBB Nomor 64/255 tahun 2010 tentang *Improving Global Road Safety*. Pada gilirannya, belum diperoleh gambaran yang cukup jelas terkait serangkaian kebijakan yang telah dikeluarkan oleh Pemerintah tersebut, terutama tindak lanjut RUNK Jalan 2011-2023 dan Inpres 4/2013 pasca pergantian kepemimpinan yang terjadi pada tahun 2019. RUNK Jalan 2011-2023 pada akhirnya tidak berlanjut.

b) peraturan pada umumnya disusun secara hierarkis – normatif dari peraturan di tingkat pusat seperti Undang-undang, Peraturan Presiden, Peraturan Pemerintah, dan Instruksi Presiden yang bersifat lebih umum, kedalam peraturan atau kebijakan yang lebih teknis pada tingkat daerah. Hal ini misalnya dapat dilihat dari Perpres 1/2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengamanatkan kepada kementerian/ lembaga/ pemerintah daerah untuk menyusun Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) untuk periode 5 tahunan dan Program Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun, tidak semua Kementerian/ Lembaga/Pemerintah Daerah secara proaktif melaksanakan amanat Perpres untuk menyusun RAK LLAJ. Begitu juga dengan Program Nasional Keselamatan LLAJ, yang belum disusun secara baik, disosialisasikan, apalagi dilaksanakan oleh seluruh *stakeholders* terkait. Akibatnya, pada tataran pelaksanaan kebijakan, terdapat kendala teknis yang sangat berpengaruh terhadap pelaksanaan kebijakan dan usaha mewujudkan keselamatan LLAJ secara nasional. Hal ini seperti disampaikan oleh Sanudin dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia (Kemenhub RI) misalnya terkait ODOL yang pada dasarnya telah ada peraturan dan mekanisme teknis yang mengatur pada tataran kementerian melalui Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) namun pada tataran pelaksanaan, mengalami kendala karena proses perizinan untuk perusahaan angkutan barang merupakan wewenang pemerintah daerah. Pemerintah daerah yang tidak secara proaktif merespon kebijakan terbaru terkait keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, tentu menyulitkan aparat yang bekerja di lapangan.

b. Akar Permasalahan

- a) implementasi regulasi lalu lintas dan angkutan jalan belum optimal akibat kebijakan pimpinan yang berubah-ubah seiring pergantian pimpinan.
- b) kebijakan terkait lalu lintas dan angkutan jalan di Indonesia belum sinergis antara pemangku kepentingan yang satu dengan yg lain..
- c) kebijakan terkait lalu lintas dan angkutan jalan pada tataran Pemerintah Pusat belum diturunkan atau dipedomani menjadi kebijakan yang operasional di tingkat

daerah (Provinsi/ Kabupaten/Kota).

c. Kecenderungan

- a) kebijakan dan regulasi sektor lalu lintas dan angkutan jalan yang telah ditetapkan pada kepemimpinan sebelumnya tidak dilanjutkan pada kepemimpinan selanjutnya.
- b) terjadinya tumpang tindih kebijakan sektor lalu lintas dan angkutan jalan.
- c) implementasi kebijakan sektor lalu lintas dan angkutan jalan pada tataran teknis sulit terselenggara dengan optimal.

2) **Pokok Permasalahan 2:** Pendekatan multi-disiplin oleh para pemangku kebijakan untuk mengatasi masalah kemacetan dan lalulintas belum maksimal.

a. Kondisi Objektif

- a) satgas Perlindungan Anak Ikatan Dokter Anak Indonesia (IDAI), dr Hari Wahyu Nugroho, S.pA (K), M.Kes mengatakan, hampir di semua provinsi ternyata angka kematian akibat lalulintas yang dialami remaja di Indonesia menempati peringkat tiga besar; sementara di dunia menempati peringkat satu. Menurut data World Health Organization (WHO), lalulintas menyebabkan sekitar 10 persen anak-anak menyandang difabilitas fisik maupun mental. Dari berbagai penelusuran literatur, faktor utama, pertama, dan terbesar dari lalulintas, adalah faktor *human error* atau kesalahan manusia. Hal ini sebagaimana disampaikan oleh PT Jasa Raharja (Persero) berdasarkan hasil kajian yang dilakukan bersama dengan Universitas Airlangga Surabaya. Direktur Utama PT Jasa Raharja, Rivan Achmad Purwantono mengatakan, *human error* pada pengendara mobil terjadi akibat kesalahan manusia seperti kelelahan, mengantuk, dan kehilangan konsentrasi lalu didukung dengan perilaku berkendara dengan kecepatan tinggi. Menurut *Institute for Traffic Accident Research and Data analysis* Jepang, terdapat 3 titik kritis atau kesalahan, yakni kesalahan analisis situasi (*recognition mistake*) yang berperan sebesar 58 persen dari *human error*, kesalahan pengambilan Keputusan (*judgment mistake*) yang berperan sebesar 23, persen dari *human error*, dan kesalahan murni yang berperan sebesar 17.6 persen dari *human error*. Menurut Kepala Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia (Kakorlantas Polri) Irjen Pol Aan Suhanan, pada tahun 2023 penyebab

kecelakaan terbesar adalah gagal menjaga jarak aman yang biasanya terjadi akibat *over-speed*; jumlahnya nyaris 50 ribu kejadian sepanjang tahun. Penyebab kedua terbesar, adalah kecerobohan pengemudi dalam berbelok, aturan lajur, menyalip, melakukan aktivitas lain, dan memberi isyarat. Karena penyebab utama kecelakaan adalah faktor manusia, menurut Peneliti Pusat Studi Transportasi dan Logistik Universitas Gadjah Mada (PUSTRAL UGM) Iwan Puja Riyadi, memperbaiki perilaku pengendara sangat penting dan dapat dimulai dari pendidikan dasar di sekolah, melalui himbauan, dan juga pelatihan. Sejalan dengan pendapat para pakar, pada Februari 2022 Menteri Pendidikan, Kebudayaan, Riset dan Teknologi (Kemendikbud Ristek) Nadiem Makarim meluncurkan Kurikulum Merdeka yang berfokus pada materi yang esensial pada pengembangan karakter Profil Pelajar Pancasila. Sehubungan dengan Kurikulum Merdeka, Pada penghujung tahun 2023 Korps Lalu Lintas Polisi Republik Indonesia (Korlantas Polri) berkolaborasi dengan Kemendikbud Ristek untuk memasukkan materi “Tertib Berlalu Lintas” ke dalam kurikulum pendidikan nasional; sebagai upaya mendidik dan memberikan pemahaman tentang tertib berlalu lintas dari usia dini.

- b) menurut data World Health Organization (WHO), setidaknya 1,35 juta jiwa menjadi korban dari lakalantas di seluruh dunia dan jumlah ini terus meningkat setiap tahunnya; lakalantas merupakan ancaman global; 93 persen korban lakalantas berasal dari negara berpenghasilan rendah dan menengah (negara berkembang) termasuk Indonesia; lakalantas menyebabkan sekitar 10 persen anak-anak menyandang difabilitas fisik maupun mental; dan secara kuantitatif korbannya setara dengan korban Pandemi Covid-19 yang melanda dunia. Jurnal Kesehatan internasional The Lancet pernah menyebutkan bahwa korban lakalantas dunia pertahun lima kali lipat dari korban gempa dan tsunami yang pernah melanda samudera Hindia (termasuk Aceh, Indonesia) pada tahun 2004 silam. Melihat kondisi faktual diatas, sosialisasi terkait pentingnya mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi agaknya perlu terus mendapatkan penyegaran. Langkah himbauan kepada masyarakat yang dilakukan oleh Korlantas Polri pada Operasi Ketupat 2024 untuk melakukan

istirahat pada tempat yang sudah disediakan bila lelah dan mengantuk sebagaimana juga dilakukan oleh Direktorat Jenderal Bina Marga, perlu diakui sebagai suatu upaya yang efektif guna menekan angka lalalantas.

b. Akar Permasalahan

- a) materi tentang Tertib Berlalu Lintas belum diimplementasikan secara efektif pada kurikulum Merdeka Kemendikbud Ristek mengingat kurikulum Merdeka masih berfokus pada materi yang esensial pada pengembangan karakter Profil Pelajar Pancasila.
- b) sosialisasi terkait pentingnya mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi belum dilakukan secara optimal.
- c) peran dari unsur non pemerintah belum optimal dilibatkan dalam upaya meningkatkan keselamatan dan keamanan bertransportasi.

c. Kecenderungan

- a) materi tentang pentingnya keselamatan dan keamanan transportasi di pendidikan formal cenderung kurang dipahami oleh siswa didik.
- b) sosialisasi terkait pentingnya mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi cenderung kurang melibatkan unsur-unsur lain atau media sosial..
- c) peningkatan keselamatan dan keamanan bertransportasi dianggap sebagai domain terbatas dari pemangku kebijakan terkait saja.

3) Pokok Permasalahan 3: Penegakan hukum yang dapat menurunkan tingkat kemacetan dan kecelakaan lalu lintas belum optimal.

a. Kondisi Objektif

- a) Direktur Bebas Hambatan Kementerian Pembangunan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR), Triyono mengatakan, Tol sejatinya merupakan jalan alternatif yang justru dijadikan jalan utama oleh masyarakat dalam bepergian. Hal ini terjadi karena efisiensi waktu tempuh yang ingin dicapai oleh pengendara. Sebagai ilustrasi, penggunaan Tol telah membantu pengusaha menekan biaya logistik; seorang supir truk dari Jakarta hingga Semarang mengaku hemat Bahan Bakar Minyak (BBM) hingga 200 liter dibandingkan jika melewati jalur biasa. Tol Trans Jawa juga memacu sentra-sentra ekonomi baru seperti pom bensin, rumah makan, dan pemukiman; Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP/*rest area*)

pun menjadi tempat penjualan produk Usaha Mikro Kecil Menengah (UMKM) yang digeluti warga sekitar. Disamping itu, meski tersedia total 68 TIP/ *rest area*, nyatanya pada pelaksanaan arus mudik tahun 2024, masih terdapat penumpukan di beberapa TIP/*rest area*. Hal ini menandakan, perlunya perluasan kapasitas TIP/*rest area* melalui peninjauan ulang atau *study* kapasitas, untuk TIP/*rest area* yang *over capacity*. Hal ini sejalan dengan temuan Korlantas Mabes Polri yang menyatakan masih terjadi kepadatan pada TIP/*rest area* akibat kapasitas TIP/*rest area* yang kurang memadai. Kondisi-kondisi ini tentu berpengaruh negatif terhadap penurunan kemacetan dan lakalantas.

Guna mendapatkan data yang akurat dalam melakukan *study* untuk menyediakan fasilitas yang memadai, dukungan penambahan kamera *Closed-Circuit Television* (CCTV) resolusi tinggi, tentu perlu sangat dipertimbangkan mengingat dari total lebih dari 1,065 km ruas tol trans jawa, hanya terpasang 1 kamera CCTV resolusi tinggi pada Tol Cikampek. Aspek lain disamping unsur kelalaian manusia yang menjadi penyebab dari meningkatnya kemacetan dan tingkat fatalitas lakalantas, adalah karena faktor kondisi kendaraan yang kurang prima atau rusak. Oleh karenanya, diperlukan dukungan keberadaan bengkel terutama pada TIP/*rest area* terutama yang masuk dalam kategori TIP/*rest area* padat pengunjung untuk mempermudah para pememudi memeriksakan dan memperbaiki kendaraannya sebelum melanjutkan perjalanan.

- b) Sebanyak 34 persen atau mayoritas penyebab lakalantas, adalah pelanggaran batas kecepatan yang dilakukan oleh pengemudi; diikuti oleh ceroboh saat berkendara 32 persen, kondisi awal lintas kendaraan 17 persen, pertarungan lintas 7 persen, melakukan aktivitas lain 6 persen, dan gagal memberi isyarat 4 persen. Menurut Triyono, faktor penyebab tertinggi lakalantas adalah 77 persen faktor manusia, 21.3 persen faktor kendaraan, 0.2 persen faktor lingkungan, dan 0.9 persen faktor jalan. Secara umum, terdapat dua pihak yang perlu diperhatikan dalam hal ini, yakni pengemudi terutama untuk kendaraan pribadi dan pengusaha angkutan jalan untuk kendaraan yang lebih besar seperti truk dan *container*. Untuk kendaraan pribadi, sebenarnya telah ada Peraturan Polri Nomor 5 tahun 2021 tentang Penerbitan dan Penandaan Surat Izin Mengemudi (SIM) yang

memberikan poin untuk pengendara yang melanggar lalulintas. Akumulasi poin pelanggaran lalulintas yang dilakukan oleh pengemudi, akan mengakibatkan yang bersangkutan tidak dapat melakukan perpanjangan maupun penggantian SIM. Sayangnya, masih terjadi pelanggaran yang dilakukan oleh oknum yang menindas pelaku pelanggaran lalulintas. Kepada para oknum tersebut, seyogyanya dilakukan penindakan yang bersifat kedalam dan keluar. Kedalam, dengan memberikan sanksi sesuai aturan kedinasan. Keluar, mempublikasikannya kepada publik sehingga dapat menimbulkan efek jera dikemudian hari. Tidak dapat dipungkiri bahwa langkah yang diambil oleh oknum penegak hukum ini, tidak jarang adalah akibat dari adanya *backing* yang sering kali dimiliki oleh pengendara. Terhadap fenomena *real* dilapangan ini, Perpol tidak mengaturnya dengan jelas. Padahal, terhadap pengendara yang melakukan hal tersebut, dapat diganjar dengan poin yang lebih berat. Untuk pengusaha jasa distribusi, dan pengusaha angkutan jalan, secara teknis sering kali penegakan hukum tidak dapat dilaksanakan secara maksimal, juga karena keberadaan *back* disamping imbas dari hal-hal yang bersifat regulatif atau kebijakan.

- c) Dalam pernyataan narasumber terkait penegakan hukum dan pelanggaran ODOL, Ketiadaan *leading sector* dalam penindakan terhadap ODOL juga merupakan kendala yang perlu segera diselesaikan dengan menunjuk *leading sector* yang dapat mengambil kebijakan yang tegas atas pelanggaran yang dilakukan. Saat ini menurut Triyono, belum ada aturan yang ketat terkait keberadaan kendaraan dengan status ODOL yang memasuki ruas jalan Tol transjawa. Jika ditemukan kendaraan berstatus ODOL, yang dapat dilakukan hanya himbauan agar kendaraan bersangkutan keluar dari ruas tol transjawa. Artinya, regulasi yang ada saat ini hanya bersifat himbauan bukan paksaan. Aturan terkait dimensi dan muatan dari kendaraan bermotor, sejatinya telah diatur dalam PP 55/2012 tentang Kendaraan dan PP 30/2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Dalam kedua PP tersebut, perubahan dimensi kendaraan hanya dapat dilakukan secara minor.

Pada praktiknya, perusahaan angkutan barang yang memiliki kendaraan berstatus ODOL, telah melakukan perubahan dimensi pada kendaraan mereka,

didukung oleh bengkel modifikasi tertentu. Dalam kaitannya dengan usaha mengurangi pelanggaran lalu lintas oleh kendaraan berstatus ODOL, pendalaman kasus dan regulasi yang ada, harus sampai pada wewenang untuk menindak bengkel yang menyediakan layanan perubahan dimensi dan kapasitas angkut kendaraan, agar menimbulkan efek jera dan menyulitkan praktik pelanggaran lalu lintas kedepan. Kendaraan berstatus ODOL, memang perlu mendapatkan perhatian yang serius. Menurut Pengamat Transportasi Djoko Setijowarno, 17 persen kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kendaraan yang berstatus ODOL. Dalam kesempatan lainnya, Djoko Setijowarno mengungkapkan, Dinas Perhubungan Daerah dinilai belum optimal dalam menindak kendaraan angkutan barang yang berstatus ODOL.

Berdasarkan diskusi dari para *stakeholder* pada *round table discussion*, ditemukan bahwa penegakan hukum terhadap kendaraan berstatus ODOL saat ini belum didukung oleh fasilitas yang memadai. Misalnya, dukungan teknologi yang dapat mengidentifikasi kendaraan berstatus ODOL pada setiap pintu Tol yang ada pada tol transjawa. Dengan adanya teknologi pengidentifikasian ini, kendaraan berstatus ODOL tidak dapat kembali masuk pada pintu tol selanjutnya setelah diimbau untuk keluar dari pintu tol sebelumnya; atau, kendaraan tersebut akan berkali-kali terkena denda, setiap kali melewati ruas jalan sesuai dengan daerah administratifnya. Perusahaan penyedia angkutan jalan dapat diberikan sanksi administratif dan penghentian izin operasi bila ditemukan memiliki armada yang terus dioperasikan dalam status ODOL. Teknologi identifikasi lain yang juga dibutuhkan adalah teknologi yang dapat memberikan gambaran lama berkendara seorang pengemudi. Hal ini penting ada mengingat salah satu faktor utama penyebab lakalantas adalah kondisi pengemudi yang kelelahan. Setiap kejadian lakalantas, tentu juga berdampak pada terjadinya kemacetan, dalam jalan bebas hambatan.

b. Akar Permasalahan

- 1) sarana dan prasarana jalan Tol Trans Jawa belum sesuai untuk menunjang penurunan kemacetan dan fatalitas lakalantas.
- 2) pemberian sanksi bagi pengemudi, pengelola angkutan jalan, dan oknum yang

melakukan penindakan pelanggaran lalulintas belum optimal dilakukan.

- 3) ketiadaan *leading sector* dalam penindakan terhadap ODOL yang melanggar lalu lintas dan angkutan jalan.

c. Kecenderungan

- a) pengelola Jalan Tol cenderung sekedar melakukan perawatan tanpa dilakukan evaluasi terkait fasilitas pendukung jalan tol sehingga dapat menekan kemacetan dan laka lantas.
- b) pengemudi yang pernah melanggar cenderung masih dapat mengemudi dan pengelola angkutan jalan yang melanggar cenderung masih terus dapat menyelenggarakan usahanya padahal sudah pernah diberi sanksi hukum.
- c) penegakan hukum terhadap kendaraan berstatus ODOL yang melanggar, cenderung dilakukan oleh beberapa instansi, (misalnya jika kelebihan muatan maka yang memberikan sanksi adalah Dinas Perhubungan dan ketika berjalan di tol kemudian melanggar diberi sanksi oleh Polantas).



4. KONSEPSI

1) Kebijakan

Terlaksananya optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi melalui optimalisasi manajemen keselamatan berkendara di Indonesia, memaksimalkan pendekatan multi disiplin para pemangku kebijakan untuk mengatasi kemacetan dan laka lantas dan optimalisasi penegakan hukum yang berpengaruh terhadap menurunnya tingkat kemacetan dan laka lantas guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol Trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan

nasional.

2) Strategi

- a) **Strategi 1:** Mengoptimalkan manajemen keselamatan berkendara di Indonesia.
- b) **Strategi 2:** Memaksimalkan pendekatan multi disiplin para pemangku kebijakan untuk mengatasi masalah kemacetan dan lakalantas.
- c) **Strategi 3:** Mengoptimalkan penegakan hukum yang dapat menurunkan tingkat kemacetan dan kecelakaan lalu lintas belum optimal.

3) Upaya

a. Upaya Strategi 1: Mengoptimalkan manajemen keselamatan berkendara di Indonesia, dengan:

- a) mensinergikan kebijakan lalu lintas dalam satu kebijakan bertema besar, serupa *omni bus law* terkait lalu lintas.
- b) mendorong pemerintah provinsi/kabupaten/kota untuk menyusun kebijakan turunan dari kebijakan lalu lintas yang ada di tingkat pusat agar dapat dilaksanakan secara operasional di tingkat daerah.
- c) melakukan pemenuhan dukungan sarana dan prasarana jalan TOL Transjawa untuk menurunkan kemacetan dan lakalantas dengan:
 - i. melakukan perluasan untuk Tempat Istirahat dan Pelayanan (TIP)/*rest area* yang mengalami penumpukan kendaraan.
 - ii. menambah *crush cushion* (peredam benturan).
 - iii. menambah Jalur Penghentian Darurat JPD).
 - iv. menambah CCTV resolusi tinggi.
 - v. membangun bengkel di TIP/*rest area*.
 - vi. merubah kontur jalan yang berbahaya bagi pengendara.
 - vii. Penyediaan teknologi identifikasi *realtime* terhadap kendaraan berstatus ODOL.
 - viii. Pemasangan detektor durasi berkendara.
 - ix. membangun Pos Pantau Terpadu yang dilengkapi dengan alat dan tenaga medis untuk penanganan lakalantas pada *golden period* terutama di area *blackspot*.

b. Upaya Strategi 2 : Memaksimalkan pendekatan multi disiplin para pemangku kebijakan untuk mengatasi masalah kemacetan dan lalalantas, dengan:

- a) meningkatkan Implementasi Kurikulum Merdeka (IKM) yang berisi wawasan keselamatan dan keamanan lalu lintas pada lembaga pendidikan formal.
 - b) membangun kerjasama dengan *influencer*, duta lalu lintas, pegiat media digital, konten media creator, dan penyelenggara media *mainstream* dan media sosial dalam melakukan sosialisasi terkait pentingnya mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi.
 - c) membangun kerjasama dengan unsur non-pemerintah dalam upaya meningkatkan keselamatan dan keamanan bertransportasi seperti penyedia jasa angkut, lembaga donor, organisasi masyarakat non-profit, dan badan usaha milik perorangan yang terkait dengan rantai distribusi.
- c. Upaya Strategi 3:** mengoptimalkan penegakan hukum terhadap kendaraan berstatus ODOL, melalui:

- a) menentukan *leading sector* terhadap penindakan pelanggaran lalu lintas terhadap kendaraan ODOL yang selama ini dipegang oleh beberapa instansi (Kemenhub/dishub untuk over capacity/dimensi, Polri untuk pelanggaran saat melintas di jalan).
- b) memberikan sanksi pada pengemudi yang mempengaruhi penegak hukum yang melakukan penindakan (penyuapan).
- c) menyusun regulasi yang ketat bagi pemilik kendaraan berstatus ODOL seperti pencabutan izin penyelenggaraan angkutan jalan dan merumuskan sanksi berlapis terhadap kendaraan berstatus ODOL.(contoh jika kena tilang di wilayah Kab/Kota A maka dilarang melintas di wialayah kab/kota selanjutnya)
- d) menetapkan sanksi tegas terhadap bengkel/pelaku yang melakukan perubahan atas dimensi kendaraan.



5. KESIMPULAN

Pemerintah perlu membenahi permasalahan-permasalahan penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi di jalan Tol Trans Jawa, dengan pertimbangan sebagai berikut:

- 1) Manajemen keselamatan berkendara di Indonesia belum optimal karena belum optimalnya implementasi regulasi lalu lintas akibat pergantian kepemimpinan nasional, belum sinergisnya kebijakan terkait lalu lintas di Indonesia dan belum dipedomaninya kebijakan terkait lalu lintas pada tataran pemerintah pusat menjadi kebijakan yang operasional di tingkat daerah (Provinsi/Kabupaten/Kota).
- 2) Pendekatan multi-disiplin para pemangku kebijakan untuk mengatasi masalah kemacetan dan lakalantas belum maksimal karena keselamatan dan keamanan bertransportasi belum menjadi materi pada lembaga pendidikan dasar, belum optimalnya sosialisasi terkait pentingnya mengutamakan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi dan Belum optimalnya pelibatan kelompok masyarakat non- pemerintah dalam upaya meningkatkan keselamatan dan keamanan bertransportasi di Indonesia.
- 3) Penegakan hukum yang dapat berpengaruh terhadap menurunnya tingkat kemacetan dan lakalantas belum optimal karena belum sesuai sarana dan prasarana jalan TOL.
- 4) Trans Jawa dalam menunjang kebutuhan transportasi yang berpengaruh positif terhadap penurunan kemacetan dan lakalantas; belum optimalnya penegakan hukum bagi pengemudi, pengelola angkutan jalan, dan oknum yang melakukan penindakan pelanggaran lalulintas; dan belum memadainya dukungan fasilitas untuk mengurangi tingkat kemacetan dan lakalantas.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Halim. (2023, March 29). Ngeri! Fatalitas kecelakaan di TOL Cipali tertinggi di dunia. Retrieved from <https://shorturl.at/mY029>
- Afriyadi, A. D. (2023, March 12). Ekonomi melaju tanpa hambatan di jalan bebas hambatan. Retrieved from <https://shorturl.at/DHMQ0>
- Aida, N. R., & Kurniawan, R. F. (2021). Hati-hati SIM bisa dicabut, ini rincian poin pelanggaran lalulintas terbaru. Retrieved from <https://rb.gy/8ddkfe>
- Badan Pusat Statistik. (2024). Statistik pendidikan. Retrieved from <https://rb.gy/08xg19>
- Chaterine, R. N., & Kuwado, F. J. (2024). Kakorlantas ungkap penyebab macet di GT Cikutama: Kendaraan rusak dan berhenti di bahu jalan. Retrieved from <https://tinyurl.com/ymprvm8c>
- CNN Indonesia. (2023, April 15). Waspadai daftar titik rawan kecelakaan di tol trans Jawa. Retrieved from <https://shorturl.at/ftCII>
- Dewan Ketahanan Nasional Republik Indonesia. (2023, April 5). Perkiraan strategi nasional 2024. (Internal Document)
- Dewan Ketahanan Nasional. (2024, April 29). Round Table Discussion: Optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan nasional. (Internal Event)
- Rayanti, D. (2024). Ternyata ini penyebab kecelakaan paling besar di Indonesia. Retrieved from <https://tinyurl.com/52c4k54c>
- Direktorat Jenderal Bina Marga. (2024, April 29). Brief notes Direktorat Jalan Bebas Hambatan, presented at Round Table Discussion: Optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan nasional. Jakarta, Indonesia.
- Ditpsd.kemendikbud.go.id. (2023). 6 dukungan Kemendikbudristek untuk mendorong satuan pendidikan terapkan kurikulum merdeka. Retrieved from <https://rb.gy/2fsqao>
- Barus, G. (2021). Pakar UGM sebut empat faktor penyebab kecelakaan di jalan tol. Retrieved from <https://tinyurl.com/7wfvf9m9>
- Pamungkas, H. (2023, February 7). Opini: Pemulihan aktivitas ekonomi dan kecelakaan lalu lintas. Retrieved from <https://shorturl.at/1vOU4>
- Presidential Instruction No. 4/2013. Retrieved from <https://shorturl.at/cdgtV>
- Investasi Properti. (2023, October 18). 5 kota termacet di Indonesia. Kamu memang bakal tua di jalan. Retrieved from <https://shorturl.at/ivwI3>

- Iswandi. (2024, April 29). Discussion from Manajemen Rekayasa Hubungan Darat Kementerian Perhubungan, presented at Round Table Discussion: Optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan nasional. Jakarta, Indonesia.
- Kemendikbud.go.id. (2024). Peta sebaran pelaksana IKM. Retrieved from <https://rb.gy/e17ewa>
- Korlantas Polri. (2024, April 29). Kesiapan Korlantas Polri dalam rangka pengelolaan arus lalu lintas mudik/balik Lebaran Operasi Ketupat 2024, presented at Round Table Discussion: Optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan nasional. Jakarta, Indonesia.
- Julita, L. S. (2019, October 3). Bank Dunia: Macet bikin rugi Indonesia 56 T per tahun. Retrieved from <https://shorturl.at/cjtH3>
- Liputan6.com. (2020). 3 faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas. Retrieved from <https://tinyurl.com/5cxas9ze>
- Kencana, M. R. B. (2023, March 26). Ekonomi Indonesia rugi 470 triliun akibat kecelakaan lalu lintas. Retrieved from <https://shorturl.at/auwZ6>
- Medcom.id. (2024). Tingkat fatalitas kecelakaan lalu lintas mengalami penurunan. Retrieved from <https://tinyurl.com/23zbw946>
- Azura, M. (2023, April 17). Rute dan tarif tol trans Jawa periode mudik 2023.
- Naufal, I. (2023). Aturan berlalu lintas kini masuk kurikulum merdeka belajar. Retrieved from <https://rb.gy/9bwpen>
- Triana, N. (2023, May 14). Perilaku buruk pengemudi, musuh segala bangsa. Retrieved from <https://shorturl.at/jp137>
- Okezone.com. (2022). Terungkap fakta! Human error menjadi penyebab utama kecelakaan lalu lintas. Retrieved from <https://tinyurl.com/88u9fhst>
- Presidential Regulation No. 52/2023. (September 2023). Rencana kerja pemerintah tahun 2024. Retrieved from <https://rb.gy/wuhkz3>
- Presidential Regulation No. 1/2022. Retrieved from <https://tinyurl.com/3nwexrrr>
- PP 15/2005. Retrieved from <https://shorturl.at/bvL68>
- PP 17/2021. Retrieved from <https://shorturl.at/ozBCO>
- PP 30/2017. Retrieved from <https://shorturl.at/hLW17>
- PP 30/2021. Retrieved from <https://tinyurl.com/2arbcz6r>

- PP 32/2011. Retrieved from <https://shorturl.at/mpBN0>
- PP 37/2011. Retrieved from <https://t.ly/aFhnF>
- PP 37/2017. Retrieved from <https://tinyurl.com/bwnh9w7d>
- PP 43/2013. Retrieved from <https://tinyurl.com/rjex2h4c>
- PP 44/2009. Retrieved from <https://shorturl.at/bhE78>
- PP 55/2012. Retrieved from <https://t.ly/DhIkM>
- PP 74/2014. Retrieved from <https://tinyurl.com/46aycava>
- PP 79/2013. Retrieved from <https://tinyurl.com/bwnh9w7d>
- PP 8/2011. Retrieved from <https://shorturl.at/beB14>
- PP 80/2012. Retrieved from <https://t.ly/8dIPm>
- Adli, R. (2023, April 9). Bikin miskin! Ratusan miliar melayang tiap tahun akibat kecelakaan. Retrieved from <https://shorturl.at/dgpry>
- Rahayu, I. R. S., & Ika, A. (2023). Tingkat kecelakaan tahun ini meningkat, tapi fatalitas korban menurun, MTI: Karena cepat ditangani. Retrieved from <https://tinyurl.com/ye6phcjt>
- Republika.id. (2023, April 5). Kecelakaan lalu lintas, penyebab utama kematian anak dan remaja. Retrieved from <https://shorturl.at/noRT2>
- Normalita, R., & Junianti, R. (2023, July 25). Pembangunan jalan tol trans Jawa: Dampak baik bagi perekonomian?. Retrieved from <https://shorturl.at/ftTU2>
- Arifin, R. (2023, April 12). Pemudik wajib waspada! Ini 5 jalan tol dengan tingkat kecelakaan tertinggi. Retrieved from <https://shorturl.at/kDLPU>
- Novanto, R. F., & Niagara, A. P. (2023, March 21). Petaka di TOL Trans Jawa: Ancaman tabrak belakang sebab truk ODOL dan microsleep. Retrieved from <https://shorturl.at/fuEY7>
- Road Safety Association. (2020). Usulan dan masukan terhadap UU No 22 tahun 2009. Retrieved from <https://t.ly/bWj1S>
- RUNK Jalan 2011-2023. Retrieved from <https://t.ly/FvWlQ>
- Sanudin. (2024, April 29). Paparan Direktur Lalu Lintas Jalan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan RI, presented at Round Table Discussion: Optimalisasi penyelenggaraan keselamatan dan keamanan transportasi guna mengurangi kemacetan dan kecelakaan lalu lintas pada ruas tol trans Jawa dalam rangka memperkuat ketahanan nasional. Jakarta, Indonesia.

- Arini, S. C. (2023, April 28). Sejarah panjang tol trans Jawa yang kini jadi andalan saat mudik lebaran. Retrieved from <https://shorturl.at/ozLV5>
- Ravel, S. (2022, November 25). Cipali jadi jalan tol dengan tingkat kecelakaan tertinggi. Okezone Otomotif. Retrieved from <https://shorturl.at/gkrOP>
- Aditya, S. W. (2022, August 13). Pahami penyebab, cara mencegah, dan efek microsleeep saat mengemudi. Retrieved from <https://shorturl.at/pzP06>
- Tri Putra, S. (2024, March 10). Ini titik rawan macet dan kecelakaan selama arus mudik. Retrieved from <https://tinyurl.com/mtxp48vd>
- Suara.com. (2023, September 22). Micropayment, e-tilang, dan smart city untuk solusi macet Jakarta. Retrieved from <https://shorturl.at/ksCM4>
- Utama, U. D. (2023, March 19). Tol trans Jawa: Efek positif bagi ekonomi, risiko bagi keselamatan. Retrieved from <https://shorturl.at/mqvAD>
- UNESCO. (2020). Comprehensive Road Safety Report on Traffic Fatalities. Retrieved from <https://tinyurl.com/umrf9lb3>
- VOI.id. (2022). Penyebab kecelakaan terbesar di Indonesia. Retrieved from <https://tinyurl.com/3rnrtbj>