

KAJIAN PENINGKATAN KESELAMATAN PENUMPANG BUS AKDP/AKAP MELALUI PEMBINAAN PENGEMUDI DAN FASILITAS KESELAMATAN DI BALI

Besar Setyabudi *)

Peneliti Badan Litbang Perhubungan
Jalan Merdeka Timur No. 5 Jakarta Pusat

ABSTRACT

Infrastructures' quality on bus safety are depends on some elements supporting such as the bus company, driver, spare parts, bus compete, and the bus itself. Based on the driver's behavior some points that should be concerns are the driver's safety awareness and illegal driver license, which affecting the driver's behavior such as; driving carelessly, disobey the passengers' safety and disobey the traffic signs. The goal of this study is to find out the quality of AKDP/AKAP bus safety's infrastructures and passengers safety's factors. Some recommendations are expected to be delivered as the results of the study as the improvement of the quality of AKDP/AKAP bus safety's infrastructures in order to support the passengers' safety in Bali. This is a descriptive study, with the assumptions that the cause of accidents is dominated by human error which is the driver. The result of the study showed that there are some factors play important roles as the cause of accident and the main factor in bus accident dealing with the infrastructure's safety improvement is vehicles' calibration.

Key words: safety facilities, bus.

PENDAHULUAN

Keselamatan transportasi jalan saat ini sudah merupakan masalah global yang bukan semata-mata masalah transportasi saja tetapi sudah menjadi permasalahan sosial kemasyarakatan. Hal ini terlihat dari kepedulian WHO terhadap keselamatan transportasi jalan ini dengan dicanangkannya Hari Keselamatan Dunia Tahun 2004 dengan tema *Road Safety is No Accident*. World Health Organization dalam laporannya pada hari kesehatan dunia tahun 2004 menyebutkan bahwa 1,2 juta korban meninggal dunia dan 50 juta korban mengalami luka berat dan luka ringan setiap tahunnya akibat kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas juga telah berdampak pula terhadap peningkatan kemiskinan, karena kecelakaan lalu lintas

menimbulkan biaya perawatan, kehilangan produktivitas, kehilangan pencari nafkah dalam keluarga yang menyebabkan trauma, stress dan penderitaan yang berkepanjangan.

Denpasar sebagai ibu kota propinsi Bali di antara 33 propinsi yang ada merupakan pusat perkembangan perekonomian yang telah mendorong orang-orang di luar kota Denpasar untuk berbondong-bondong mencari rezeki di kota ini serta menjadikan Bali Pusat Pariwisata yang beraneka ragam mulai dari wisata alam, laut, kesenian, dan kuliner. Beberapa dampak sosial yang sering muncul dengan berkembangnya Bali adalah salah satunya masalah lalu lintas antara lain kecelakaan Bus AKDP/AKAP dan juga banyak

mengabaikan keselamatan penumpang sebagai alat angkut penumpang, berdasarkan data kecelakaan di Bali.

Salah satunya permasalahan kecelakaan lalu lintas khususnya Bus AKDP/AKAP di jalan dapat saja terjadi, sebagai gambaran tingkat kecelakaan lalu lintas di kota-kota Propinsi Bali masih saja terjadi. Perkembangan kawasan komersial pariwisata di Pulau Bali terlihat relatif terkonsentrasi pada beberapa kawasan dengan perkembangan mengikuti jaringan jalan. Perkembangan kawasan industri pariwisata terkonsentrasi hampir di semua wilayah. Kecenderungan perkembangan kawasan komersial dan pariwisata pada pusat kota, dan kecenderungan perkembangan daerah urban akan mempengaruhi struktur jaringan baik jaringan jalan maupun jaringan sistem angkutan umum begitu juga akan kecelakaan dan keselamatan para pengendara kendaraan dan pengguna jalan, sehingga dapat diprediksi kecenderungan arah aktivitas dan mobilitas yang tinggi mengakibatkan para pengguna jalan mengabaikan keselamatan dan keamanan di jalan bahkan mengurangi kesadaran dan pemahaman akan keselamatan lalu lintas sehingga sering terjadi kecelakaan.

Kualitas fasilitas keselamatan bus AKDP/AKAP di jalan perlu ditentukan secara prosedural melalui suatu penelitian agar dapat dilakukan tindakan yang lebih fokus terhadap permasalahan yang ada di Kementerian Perhubungan secara keseluruhan. Masalah peningkatan kualitas keselamatan Bus AKDP/AKAP akan berbicara kualitas sebagai kesatuan peralatan keselamatan pada bus serta teruji, yang harus dimiliki oleh pengusaha angkutan bus dan keamanan bus untuk penumpang dan pengemudi yang utama

adalah keselamatan pengemudi dan penumpang.

Maksud kajian adalah untuk mengetahui kualitas fasilitas keselamatan Bus AKDP/AKAP dan faktor-faktor keselamatan penumpang apabila terjadinya kecelakaan di jalan. Tujuan kajian adalah adanya peningkatan kualitas fasilitas keselamatan Bus AKDP/AKAP dalam rangka mendukung keselamatan penumpang di Propinsi Bali.

Dengan demikian dalam kajian peningkatan fasilitas keselamatan bus AKDP/AKAP dalam rangka mendukung keselamatan penumpang di Bali, permasalahan pokok dapat dirumuskan sebagai berikut :

1. Bagaimana kondisi fasilitas keselamatan Bus AKDP/AKAP di Propinsi Bali
2. Faktor apa saja yang berpengaruh terhadap kecelakaan dan penanganan kecelakaan untuk meminimalkan korban kecelakaan pada Bus AKDP/AKAP di Propinsi Bali ?
3. Lembaga apa saja yang dapat berperan menekan kecelakaan Bus AKDP/AKAP serta memberikan jalan keluar penyelesaian permasalahan kecelakaan bus AKDP/AKAP tersebut ?

TINJAUAN PUSTAKA

A. Umum

Pemerintah sebagai pemegang otoritas adalah menentukan arah kebijakan bagi bangsa ini, dengan melalui tindakan administrasi untuk meningkatkan kualitas operator transportasi jalan (pengemudi) yang diharapkan dapat meningkatkan keselamatan transportasi jalan dan penumpang. Kemudian Lembaga

Pendidikan dan stakeholder bidang pendidikan dengan strategi dan sistem pendidikan masing-masing berusaha untuk memproses untuk menghasilkan out-put lulusannya yang memiliki kualitas yang kompeten.

Peran pengusaha angkutan transportasi umum khususnya Bus AKDP/AKAP yang melakukan pengendalian, pembinaan dan pengembangan terhadap bidang usahanya berkewajiban pula melakukan pembinaan dan pengembangan terhadap kualitas para karyawannya termasuk pengemudi sebagai bagian mitra usaha yang penting dan keselamatan penumpang sebagai konsumen serta kelengkapan fasilitas keselamatan pada Bus AKDP/AKAP.

Untuk itu tenaga operator angkutan transportasi jalan (pengemudi) secara khusus dituntut agar dapat mengendalikan kendaraan angkutan tersebut dengan sempurna yang melahirkan kondisi tenang bagi semua penumpang yang menikmati perjalanan bersama pengemudi yang dipercaya dapat memberikan keselamatan dalam perjalanan tersebut. Adanya upaya-upaya peningkatan fasilitas keselamatan penumpang bus AKDP/AKAP dalam rangka meningkatkan keselamatan penumpang di jalan antara lain radio komunikasi, pintu darurat, kotak P3K, palu pemecah, dan pemadam kebakaran. karena ini merupakan standar keamanan disetiap Bus.

Sistem keselamatan angkutan penumpang dirancang guna memfasilitasi pergerakan orang. Pelayanan angkutan penumpang yang paling minimal adalah kebutuhan akan jaminan keselamatan (safety) baik untuk orang maupun seseorang yang melakukan perjalanan berhak untuk mendapatkan jaminan keselamatan

sampai dengan tujuan akhir dan jika memungkinkan juga mendapat jaminan kenyamanan dan keamanan baik terhadap diri maupun barang bawaannya.

Guna menyamakan persepsi penanganan keselamatan, maka kesamaan pemahaman akan definisi kecelakaan menjadi hal penting. Di Indonesia definisi kecelakaan menjadi sangat penting guna menyamakan persepsi instansi terkait dalam penanganan keselamatan, terutama dalam kaitannya dengan jaminan atau santunan asuransi yang menyangkut ganti rugi uang. Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 (angka 24) Kecelakaan Lalu Lintas didefinisikan sebagai berikut :

“Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Ketidaksengajaan akan menjadi kata yang bisa diperdebatkan karena seringkali masyarakat kurang menyadari akan arti pentingnya keselamatan, sehingga kesengajaan pengemudi berkendara dengan ban gundul, kinerja rem yang tidak optimal, menyetir sambil menelepon, menyetir dalam kondisi mabuk dan lain sebagainya. Tindakan-tindakan tersebut adalah bentuk kesengajaan yang dapat menjadi sebab terjadinya kecelakaan.

B. Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang yang sudah dikenal masyarakat dalam hal lalu lintas adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini

terdiri dari 16 bab dengan 74 pasal di dalamnya. Aspek keamanan dan keselamatan berlalu-lintas tersirat pada beberapa pasal pada bab yang berbeda. Namun demikian keamanan dan keselamatan berlalu-lintas sudah memasukan perangkat keras (*hardware*), perangkat hidup (*lifeware*), perangkat lunak (*software*) dan perangkat organisasi (*organoware*) antara lain : Materi tentang prasarana sebagai bagian dari *hardware* disampaikan pada pasal 8 yang dapat ditulis kembali sebagai berikut:

Undang-undang ini juga memberikan arahan tentang pengemudi kendaraan. Aturan tentang pengemudi ini tertulis pada Bab VI Pengemudi pasal 18 s.d. 20. Ketiga pasal ini menjelaskan tentang syarat-syarat menjadi pengemudi, baik dari aspek teknis maupun administratif. Hal penting disini yang dapat diambil salah satunya adalah pentingnya pendidikan dan latihan sebagai syarat untuk mengajukan surat izin mengemudi. Perhatikan cuplikan pasal 19 ayat 1

dunia, dimana jumlah wisatawan manca negara yang datang langsung ke Bali dalam lima tahun terakhir, rata-rata pertahunnya naik 1,27 %. Jumlah kendaraan angkutan umum Bus AKDP/ AKAP di propinsi Bali yaitu untuk AKDP jumlah perusahaan sebanyak 27 perusahaan dengan jumlah armada sebanyak 1.939 kendaraan, sedangkan jumlah Bis AKAP sebanyak 42 perusahaan dengan jumlah armada sebanyak 535 armada, dan kemampuan dan jumlah sarana tersebut mendukung untuk pergerakan orang maupun wisatawan manca negara seperti terlihat pada tabel 1.

Tabel 1. Jumlah bus AKAP/ AKDP di Bali

No	Jenis Angkutan	Jumlah Perusahaan	Jumlah Armada
1	AKDP	27	1.939
2	AKAP	42	535

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2009

- e. Elemen Keselamatan Standar di Bus Berkendara dengan bus AKDP dan

mudi, kondisi infrastruktur jalan, rambu-rambu lalu lintas, dan sistem pengelolaan lalu lintas yang kurang tertangani dengan baik. Banyak kita jumpai kondisi badan jalan yang berlubang atau jembatan yang menyempit, sehingga mengundang potensi terjadinya kecelakaan. Salah satu upaya pemerintah dalam mengurangi tingkat kecelakaan adalah, mendesak pelaku usaha jasa transportasi agar memenuhi standar keselamatan yang telah ditentukan (*compliance to rules and regulations*). Khusus untuk angkutan bus, pengaplikasiannya sudah mulai diterapkan yaitu berupa kelengkapan standar Tanggap Darurat yang harus tersedia dan dapat difungsikan dengan baik. Penger-tian Tanggap Darurat itu sendiri (sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 1763/AJ.501 /DRJD/ 2003) adalah suatu sistem

Pendidikan dan stakeholder bidang pendidikan dengan strategi dan sistem pendidikan masing-masing berusaha untuk memproses untuk menghasilkan out-put lulusannya yang memiliki kualitas yang kompeten.

Peran pengusaha angkutan transportasi umum khususnya Bus AKDP/AKAP yang melakukan pengendalian, pembinaan dan pengembangan terhadap bidang usahanya berkewajiban pula melakukan pembinaan dan pengembangan terhadap kualitas para karyawannya termasuk pengemudi sebagai bagian mitra usaha yang penting dan keselamatan penumpang sebagai konsumen serta kelengkapan fasilitas keselamatan pada Bus AKDP/AKAP.

Untuk itu tenaga operator angkutan transportasi jalan (pengemudi) secara khusus dituntut agar dapat mengendalikan kendaraan angkutan tersebut dengan sempurna yang melahirkan kondisi tenang bagi semua penumpang yang menikmati perjalanan bersama pengemudi yang dipercaya dapat memberikan keselamatan dalam perjalanan tersebut. Adanya upaya-upaya peningkatan fasilitas keselamatan penumpang bus AKDP/AKAP dalam rangka meningkatkan keselamatan penumpang di jalan antara lain radio komunikasi, pintu darurat, kotak P3K, palu pemecah, dan pemadam kebakaran. karena ini merupakan standard keamanan disetiap Bus.

Sistem keselamatan angkutan penumpang dirancang guna memfasilitasi pergerakan orang. Pelayanan angkutan penumpang yang paling minimal adalah kebutuhan akan jaminan keselamatan (safety) baik untuk orang maupun seseorang yang melakukan perjalanan berhak untuk mendapatkan jaminan keselamatan

sampai dengan tujuan akhir dan jika memungkinkan juga mendapat jaminan kenyamanan dan keamanan baik terhadap diri maupun barang bawaannya.

Guna menyamakan persepsi penanganan keselamatan, maka kesamaan pemahaman akan definisi kecelakaan menjadi hal penting. Di Indonesia definisi kecelakaan menjadi sangat penting guna menyamakan persepsi instansi terkait dalam penanganan keselamatan, terutama dalam kaitannya dengan jaminan atau santunan asuransi yang menyangkut ganti rugi uang. Berdasarkan Undang-Undang No.22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bab I Ketentuan Umum Pasal 1 (angka 24) Kecelakaan Lalu Lintas didefinisikan sebagai berikut :

“Kecelakaan Lalu Lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda”.

Ketidaksengajaan akan menjadi kata yang bisa diperdebatkan karena seringkali masyarakat kurang menyadari akan arti pentingnya keselamatan, sehingga kesengajaan pengemudi berkendara dengan ban gundul, kinerja rem yang tidak optimal, menyetir sambil menelepon, menyetir dalam kondisi mabuk dan lain sebagainya. Tindakan-tindakan tersebut adalah bentuk kesengajaan yang dapat menjadi sebab terjadinya kecelakaan.

B. Kebijakan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Undang-undang yang sudah dikenal masyarakat dalam hal lalu lintas adalah UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini

terdiri dari 16 bab dengan 74 pasal di dalamnya. Aspek keamanan dan keselamatan berlalu-lintas tersirat pada beberapa pasal pada bab yang berbeda. Namun demikian keamanan dan keselamatan berlalu-lintas sudah memasukan perangkat keras (*hardware*), perangkat hidup (*lifeware*), perangkat lunak (*software*) dan perangkat organisasi (*organoware*) antara lain :

Materi tentang prasarana sebagai bagian dari *hardware* disampaikan pada pasal 8 yang dapat ditulis kembali sebagai berikut:

1. Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu-lintas serta kemudahan bag pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan antara lain rambu-rambu, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu-lintas, alat pengendali dan alat pengaman pemakai jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas pendukung kegiatan lalu-lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar jalan.
2. Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Adapun dari komponen sarana, aturan tentang kendaraan juga disampaikan pada pasal-pasal sesudahnya, yakni pasal 12 s.d. 17. Sarana yang dijelaskan pada pasal-pasal tersebut tercakup di dalamnya kendaraan tidak bermotor dan kendaraan bermotor. Salah satu pasal yang dengan jelas ditujukan untuk keselamatan berlalu lintas adalah pasal 16, berikut ini cuplikan pasal tersebut:

“Untuk keselamatan, keamanan, dan ketertiban lalu lintas dan angkutan jalan, dapat dilakukan pemeriksaan kendaraan bermotor di jalan”

Undang-undang ini juga memberikan arahan tentang pengemudi kendaraan. Aturan tentang pengemudi ini tertulis pada Bab VI Pengemudi pasal 18 s.d. 20. Ketiga pasal ini menjelaskan tentang syarat-syarat menjadi pengemudi, baik dari aspek teknis maupun administratif. Hal penting disini yang dapat diambil salah satunya adalah pentingnya pendidikan dan latihan sebagai syarat untuk mengajukan surat izin mengemudi. Perhatikan cuplikan pasal 19 ayat 1 sebagai berikut:

“Untuk mendapatkan surat izin mengemudi yang pertama kali pada setiap golongan, calon pengemudi wajib mengikuti ujian mengemudi, setelah memperoleh pendidikan dan latihan mengemudi”

Persyaratan pelatihan ini pada kenyataannya jarang dipenuhi oleh pengemudi. Jikaupun calon pengemudi mampu menunjukkan bukti telah melakukan pendidikan dan latihan bukan berarti bahwa dia mendapatkan bekal yang cukup bukan hanya cara mengemudi namun juga aspek lain terkait dengan tata tertib berlalu-lintas di jalan.

METODOLOGI

Dalam metode analisis kajian ini adalah dengan menggunakan analisis bersifat deskriptif dan kualitatif dengan melihat kenyataan fasilitas prasarana untuk menunjang keselamatan penumpang yang ada pada Bis AKDP/AKAP di Terminal Ubung Propinsi Bali, Teori yang digunakan untuk pendekatan pemba-hasan adalah dengan melihat kebijakan peraturan perundang-undangan yang diharuskan tetapi pada kenyataan dilapangan perusa-

haan Bus AKDP/AKAP mengabaikan fasilitas keselamatan sehingga akan mengabaikan keselamatan penumpang apabila terjadi kecelakaan, yang dikeluarkan oleh masing-masing departemen.

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

1. Kondisi Transportasi Di Propinsi Bali

a. **Prasarana** dari Tabel Panjang Jalan Menurut Kabupaten/Kota diperoleh keterangan bahwa jumlah panjang jalan pada tahun 2007 mencapai 7.105,37 km, meliputi jalan di bawah wewenang negara 501,64 km, jalan di bawah wewenang provinsi 883,07 km dan jalan di bawah wewenang kabupaten 5.720,64 km. Dari panjang jalan 7.105,37 km, kondisi jalan beraspal 6.385,08 km, jalan kerikil 76,20 km, jalan tanah 577,54 km, dan jalan berbatu/lainnya sepanjang 66,54 km.

b. **Terminal** di pulau Bali saat ini mempunyai terminal tipe a sebanyak 2 terminal dan tipe b sebanyak 7 terminal dari 20 terminal yang ada, sebagai tempat naik-turun penumpang maupun permindahan antar maupun intra moda mempunyai peranan penting dalam manajemen rekayasa lalu lintas yakni pengaturan perjalanan bagi kendaraan angkutan penumpang umum dalam rangka mengurangi kepadatan lalu lintas. Secara umum Terminal penumpang yang ada di Provinsi Bali kurang memenuhi persyaratan standar baik ditinjau dari aspek lokasi maupun luasan terminal yakni terlalu sempit dan berada di

dalam kota. Hal ini akan mengakibatkan fungsi terminal sebagai tempat pengaturan perjalanan kurang dapat dilaksanakan dengan baik sehingga menimbulkan berbagai permasalahan ketertiban dan kemacetan baik didalam maupun diluar terminal.

c. **Trayek** angkutan Kota Antar Propinsi (AKAP) Jaringan pelayanan angkutan jalan terdiri angkutan penumpang umum Angkutan Kota Antar Provinsi (AKAP) dari wilayah Bali dilayani melalui Terminal Ubung (Denpasar), untuk kedepan direncanakan dipindahkan ke Terminal Mengwi dan Terminal Banyuasri (Buleleng), jumlah trayek yang disediakan untuk AKAP sebanyak 17 trayek dari terminal keberangkatan mulai dari Denpasar, Padang Bai, dan Singaraja dengan jumlah Bus operasi sebanyak 58 dengan kapasitas tempat duduk sebesar 564 seat, sedangkan Trayek angkutan kota dalam propinsi (AKDP) dengan kendaraan mini bus sebesar 28 trayek sedangkan trayek AKDP dengan kendaraan Bus sebanyak 35 trayek diantaranya diberangkatkan dari terminal Ubung, Padang Bai, Pupuan, Dadaputih, Selat, Batu Bulan, Abang, Bebandem, Kintamani, Singaraja, Gilimanuk, Duda, Muncan, Pesangkan dan Klungkung.

d. **Jumlah AKAP/AKDP Di Propinsi Bali**

Sebagaimana diketahui bahwa Bali merupakan daerah tujuan wisata

dunia, dimana jumlah wisatawan manca negara yang datang langsung ke Bali dalam lima tahun terakhir, rata-rata pertahunnya naik 1,27 %. Jumlah kendaraan angkutan umum Bus AKDP/ AKAP di propinsi Bali yaitu untuk AKDP jumlah perusahaan sebanyak 27 perusahaan dengan jumlah armada sebanyak 1.939 kendaraan, sedangkan jumlah Bis AKAP sebanyak 42 perusahaan dengan jumlah armada sebanyak 535 armada, dan kemampuan dan jumlah sarana tersebut mendukung untuk pergerakan orang maupun wisatawan manca negara seperti terlihat pada tabel 1.

Tabel 1. Jumlah bus AKAP/ AKDP di Bali

No	Jenis Angkutan	Jumlah Perusahaan	Jumlah Armada
1	AKDP	27	1.939
2	AKAP	42	535

Sumber: Dinas Perhubungan Provinsi Bali Tahun 2009

e. Elemen Keselamatan Standar di Bus

Berkendara dengan bus AKDP dan AKAP tidak dipungkiri lagi sudah menjadi bagian dari kehidupan manusia, sebagai makhluk yang dinamis dan selalu bergerak. Sebuah perjalanan yang nyaman dan menyenangkan, tentunya harapan kita semua, hingga selamat sampai di tujuan. Apa pun moda transportasinya, tak terkecuali berkendara menggunakan bus, walaupun penampilan bus begitu besar dan terkesan kuat, tetap saja risiko atau kecelakaan itu bisa terjadi setiap saat.

Banyak faktor yang memicu terjadinya kecelakaan di jalan raya. Di antaranya faktor kelaikan unit kendaraan dan kelalaian penge-

mudi, kondisi infrastruktur jalan, rambu-rambu lalu lintas, dan sistem pengelolaan lalu lintas yang kurang tertangani dengan baik. Banyak kita jumpai kondisi badan jalan yang berlubang atau jem-batan yang menyempit, sehingga mengundang potensi terjadinya kecelakaan. Salah satu upaya pemerintah dalam mengurangi tingkat kecelakaan adalah, mendesak pelaku usaha jasa transportasi agar memenuhi standar keselamatan yang telah ditentukan (*compliance to rules and regulations*).

Khusus untuk angkutan bus, pengaplikasiannya sudah mulai diterapkan yaitu berupa kelengkapan standar Tanggap Darurat yang harus tersedia dan dapat difungsikan dengan baik. Pengertian Tanggap Darurat itu sendiri (sesuai Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK. 1763/AJ.501 /DRJD/ 2003) adalah suatu sikap atau tindakan tertentu kru atau awak kendaraan maupun penumpang yang harus dilakukan dengan cepat, dalam menangani peristiwa kecelakaan kendaraan bermotor angkutan penumpang.

Implementasinya sendiri dilaksanakan dan disediakan oleh penyelenggara angkutan penumpang, baik instansi pemerintah dalam hal ini Dinas Perhubungan/ LLAJ (Penguji Kendaraan dan Petugas Terminal Bus), maupun perusahaan karoseri selaku aplikator dari kelengkapan Tanggap Darurat pada setiap kendaraan yang diproduksinya. Sehingga pada saat operasional, kru

kendaraan dan penumpang terlindungi secara maksimal, dan mengetahui tata cara penanganan kondisi darurat bila terlibat dalam kecelakaan lalu lintas.

Dengan demikian sudah menjadi keharusan pada setiap unit bus yang dioperasikan **memiliki persyaratan minimum keselamatan** yang berfungsi baik, dan dipahami tata cara pengoperasiannya, serta dapat dioperasikan pada saat terjadi kecelakaan sehingga tingkat fatalitas, proses evakuasi, dan jumlah korban saat terjadi kecelakaan dapat diminimalkan. Fasilitas tersebut yaitu Akses keluar darurat yang terdiri atas jendela darurat dan pintu darurat, Alat pemukul/pemecah kaca (martil) dan Alat pemadam kebakaran (Apar), dan juga informasi tertulis pada kendaraan tentang keselamatan dan pencegahan kecelakaan.

f. Jumlah Kecelakaan, Pelanggaran, Titik Rawan Kecelakaan.

Jumlah kecelakaan pada propinsi Bali berdasarkan data yang pada 9 (sembilan daerah Kabupaten/Kota, terdapat Kejadian kecelakaan sebanyak 1.419 kejadian untuk Meninggal Dunia sebanyak 589 kejadian, Luka Berat sebanyak 901 kejadian, Luka Ringan sebanyak 1.153 kejadian dan Kerugian Material sebanyak Rp. 2.217,260,000,- Data mengenai pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh para pengendara kendaraan bermotor dengan pelanggaran tilang dan non tilang sebanyak 87,741 kasus tilang.

Kecelakaan pada tahun 2008 terlibat kecelakaan lalu lintas sebesar 1.463 kasus, kecelakaan mobil penumpang sebesar 291 kasus, kecelakaan mobil beban sebesar 310 kasus, bus sebesar 38 kasus dan sepeda motor sebesar 1.844 kasus. Titik rawan kecelakaan di Pulau Bali menurut Polres Pulau Bali ada beberapa antara lain, Poltabes Denpasar 7 lokasi, Polres Buleleng 6 lokasi, Polres Gianyar 1 lokasi, Polres Tabanan 2 Lokasi, Polres Bangli 4 lokasi, Polres Klungkung 1 lokasi, Polres Badung 3 lokasi dan Polres Jembrana 6 Lokasi.

g. Pengujian Kendaraan Bermotor

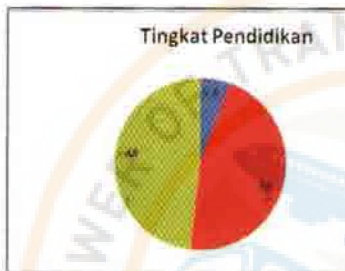
Pengujian kendaraan bermotor disebut juga uji kir adalah serangkaian kegiatan menguji dan/atau memeriksa bagian-bagian kendaraan bermotor, kereta gandengan, kereta tempelan dan kendaraan khusus dalam rangka pemenuhan terhadap persyaratan teknis dan laik jalan. Pelaksanaan Pengujian kendaraan bermotor di Unit PKB dan pemeriksaan dilakukan oleh Penguji yang memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh pemerintah, bagi kendaraan yang memenuhi kelaikan akan disahkan oleh pejabat yang ditunjuk akan diberi tanda uji.

Pada pengujian berkala, hal-hal berikut ini diperiksa antara lain Sistem pengereman dan daya pengereman, Lampu-lampu dan daya pancar lampu utama, Emisi gas buang, Dimensi dan bobot kendaraan, Sistem kemudi beserta

kaki-kakinya dan Speedometer. Kendaraan khusus dan kendaraan lain yang sejenis. Untuk kendaraan bermotor yang dimaksud adalah mobil penumpang umum, mobil bus, dan mobil barang.

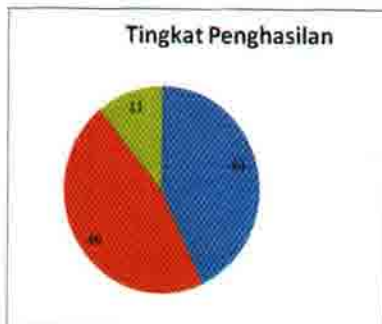
- h. Opini Pembinaan Pengemudi dan Perusahaan Otobis Hasil dan Survey dapat dilihat pada tabel 2.
- i. Hasil Survey

1) Pendidikan Pengemudi



Dari diagram menunjukan tingkat pendidikan pengemudi umumnya sudah cukup baik, berpendidikan berpendidikan SD 5,6%, berpendidikan SLTP 46 % dan yang berpendidikan SLTA 48 %. Tingkat pendidikan yang cukup baik dapat menjadi dasar untuk dapat meningkatkan pemahaman dan tingkah laku pengemudi dalam menghadapi permasalahan lalu lintas di jalan kearah yang lebih baik.

2) Pendapatan Pengemudi



Indikasi sementara pendapatan yang diterima pengemudi sangat relatif. Hal tersebut berpengaruh terhadap pengeluaran kebutuhan keluarga sehingga tinggi rendah-nya pendapatan membuat perilaku pengemudi mengabaikan keselamatan. Dari tabel di atas pendapatan pengemudi relatif masih rendah yang ditunjukkan dengan angka 46 % pendapat berkisar antara 1 - 2 juta, yang berpendapatan di bawah 1 juta masih cukup banyak yaitu sebesar 43 %, sedangkan yang berpendapatan 2 - 3 juta sebesar 11 %.

3) Beban Keluarga Pengemudi



Indikasi sementara jumlah keluarga yang ditanggung oleh pengemudi sangat berpengaruh terhadap pendapatan yang diterima apabila jumlah yang diterima sedikit, kebutuhan keluarga banyak mengakibatkan pengemudi mengabaikan keselamatan di jalan. Dari tabel di atas menggambarkan bahwa tanggungan jumlah keluarga sebanyak 3-5 orang menempati urutan pertama yaitu sebesar 58 %. Yang mempunyai tanggungan kurang dari 30 orang sebesar 25 %, adapun yang

Tabel 2 : Opini pembinaan pengemudi dan perusahaan oleh ditlantas dan dinas perhubungan

No	Pertanyaan	Jawaban Ditlantas	Jawaban Dishub
1.	Bagaimana Pembinaan Terhadap Perusahaan (PO) AKAP/AKDP Dalam Masalah Keselamatan	Secara rutin dalam setiap tahun dilakukan pembinaan terhadap pemilik AKAP/AKDP bergabung dengan dishub Propinsi/Kabupaten/Kota melalui penyebaran-penyebutan brosur tentang keselamatan berlalu lintas, dialog interaktif di Radio dan TV serta pembinaan langsung kepada pengemudi yang melanggar yang dilakukan oleh anggota pada saat patroli/pelaksanaan hukum.	Melakukan kunjungan ke perusahaan untuk memberikan pemahaman tentang pentingnya masalah keselamatan baik ke pool/bengkel maupun dalam perjalanan, dengan memperhatikan ketersediaan alat-alat penumpang lainnya dan melakukan pembinaan di terminal oleh petugas terminal.
2.	Bagaimana Pembinaan Terhadap Pengemudi AKAP/AKDP Dalam Masalah Keselamatan	Sosialisasi dan pembinaan teknis terhadap peringatan-peringatan akan bahaya kecelakaan lalu lintas kepada semua orang	Memberikan penyuluhan/sosialisasi tentang pentingnya memperhatikan aspek keselamatan terhadap jalannya perusahaan, keselamatan diri, keselamatan penumpang maupun keselamatan pengguna jalan lainnya, melakukan pembinaan terhadap pengemudi melalui AKUT dan melaksanakan pengawasan dan pembinaan terminal maupun di jalan.
3.	Bagaimana Upaya Pene-gakan Hukum Terhadap Pelanggaran Yang Dila-kukan Oleh Perusahaan (PO) AKAP/AKDP Yang Membahayakan Keselamatan Pengguna Jasa	Sosialisasi pembinaan tentang keselamatan berlalulintas	Memberikan sosialisasi materi undang-undang di bidang lalu lintas, memberikan sanksi, mulai berupa peringatan sampai pencabutan ijin disesuaikan dengan kadar kesalahan dan mengarahkan ke proses hukum pidana maupun perdata apabila memang sudah masuk sebagai pelanggaran hukum
4.	Bagaimana Upaya Pene-gakan Hukum Terhadap Pelanggaran Yang Dila-kukan Oleh Pengemudi Yang Membahayakan Keselamatan Pengguna Jasa	Upaya dilakukan tilang sesuai kesalahan dan pelanggaran	Memberi pengertian/sosialisasi tentang materi dibidang lalu lintas, melakukan pembinaan dan bila pelanggaran tersebut merupakan tindak pidana penegakan disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku
5.	Bagaimana Pelaksanaan Peraturan Perundang-Undangan Yang Ada (Di Bidang LLAJ) Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan Angkutan AKAP/ AKDP Kepada Perusahaan Angkutan (PO)	Berkaitan dengan UU No. 22 Tahun 2009 dalam hal ini masuk dalam proses sosialisasi internal/eksternal dengan memasang spanduk, ceramah, pemberian brosur-brosur terhadap pengemudi dan perusahaan	Secara substansi sudah cukup namun cacatan pelaksanaan terbutir diusahakan ketenangan dan juga diwilayah domisi perusahaan serta dilengkapi dengan SDM dan dana yang cukup
6.	Bagaimana Pelaksanaan Peraturan Perundang-Undangan Yang Ada (Di Bidang LLAJ) Dalam Upaya Mewujudkan Keselamatan Angkutan AKAP/ AKDP Kepada Pengemudi	Terhadap pengemudi ditemukan pelanggaran di jalan upaya minimal adalah pembinaan apabila akibat yang ditimbulkan fatal diproses sesuai dengan hukum yang berlaku	Secara substansi sudah cukup, namun perhatian tentang perlindungan terhadap pengemudi yang melakukan tugas belum dapat perlindungan yang maksimal, baik terhadap dirinya maupun keluarganya
7.	Dalam Rangka Mening-katkan Kesadaran Kese-lamatan Angkutan AKAP/ AKDP Tentang Tertib Lalu-Lintas Di Jalan Upaya-Upaya Apa Yang Telah Dilakukan Kepada Perusahaan Angkutan (PO)	Pembinaan, ceramah dan menyebar brosur	Memasang rambu-rambu lalu lintas, memasang stiker dikendaraan tentang tertib lalu lintas, melakukan pembinaan secara berkesinambungan dan memberikan penghargaan kepada pengemudi di lintir-lintir tertentu (dahrubias)
8.	Dalam Rangka Mening-katkan Kesadaran Kese-lamatan Angkutan AKAP/ AKDP Tentang Tertib Lalu-Lintas Di Jalan Upaya-Upaya Apa Yang Telah Dilakukan Kepada Pengemudi	Upaya kepada perusahaan masih relatif kecil dan menunggu permintaan dari perusahaan tersebut seperti ceramah dan dialog	Melakukan pembinaan kepada perusahaan angkutan dan memberikan penilaian terhadap kinerja Perusahaan
9.	Dalam Upaya Mewujud-kan Keselamatan Trans-portasi Angkutan AKAP/ AKDP Bagaimana Koor-dinasi Dengan Instansi Terkait	Koordinasi dengan organda dan dishub	Koordinasi berjalan dengan baik, baik dengan pihak kepolisian, dinas perhubungan kota/kabupaten maupun instansi dilingkup Pemerintah Propinsi.

Sumber : Diolah

menanggung jumlah keluarga sebanyak 7 orang sebesar 7 persen.

4) Pengalaman Pengemudi



Pengalaman bagi pengemudi sangat identik dengan kompetensi pengemudi. Hendaknya pengemudi yang belum berpengalaman di manfaatkan untuk angkutan jarak dekat dan bagi yang berpengalaman dapat dimanfaatkan untuk angkutan jarak jauh. Dari tabel di atas dapat dilihat bahwa pengemudi yang berpengalaman 5-10 tahun merupakan

jumlah terbesar yaitu 36 %, adapun yang berpengalaman 10-20 tahun sebesar 28 %, yang berpengalaman kurang dari 5 tahun sebanyak 12 %, dan jumlah yang paling sedikit adalah yang berpengalaman lebih dari 20 sebesar 12 %.

5) Hasil survey Pengemudi

Berdasarkan hasil wawancara dan pengisian kuisioner terhadap pengemudi banyak hal-hal yang masih dirasakan oleh pengemudi dalam melakukan pelanggaran serta ada beberapa faktor yang cukup mempengaruhi perilaku pengemudi dan pemikiran dalam mengangkut orang dengan bus AKDP/AKAP, hal yang menonjol dan sangat mengabaikan keselamatan penumpang antara lain kecelakaan dikarenakan ulah pengemudi dan ini terlihat pada bobot di gambar sebagai berikut :



ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. Evaluasi Pengemudi

Berdasarkan hasil survei kepada pengemudi di Bali, secara umum masyarakat dihadapkan pada kondisi kecelakaan transportasi angkutan Bus AKDP/AKAP yang meresahkan sering kali terjadi dan sementara kompetensi pengemudi angkutan Bus AKDP/AKA yang menjadi sorotan utama dengan berbagai pertanyaan kepada pengemudi, antara lain masalahnya dengan pengemudi, mengapa kecelakaan sering terjadi berulang-ulang dan bagaimana pembinaan dan pengembangan perusahaan yang telah berlaku terhadap pengemudinya.

Sementara kemampuan pengemudi Bus AKDP/AKAP yang terjadi di Bali tingkatnya bervariasi, namun dapat dikatakan dibawah standar kompetensi, baik *hard skill* maupun *soft skill*nya. Pembinaan terhadap pengemudi oleh perusahaan angkutan belum dapat dilakukan oleh pengusaha angkutan sesuai hukum, karena perangkat hukumnya belum jelas, sehingga pengaturan jam bertugas dan istirahat belum mendapat perhatian sepenuhnya karena faktor kelelahan merupakan penyebab kedua setelah faktor kelemahan kompetensi para pengemudi yang menyebabkan kecelakaan.

Kualitas pengemudi saat ini sangat variatif dalam menjaga keselamatan dirinya dan keselamatan penumpang, hal ini disebabkan oleh beberapa elemen yang sangat mempengaruhi karakteristik tersebut antara lain pengaruh-pengaruh yang mendasar akan kebutuhan bahan pokok seperti pendapatn untuk kebutuhan hidup, gaji yang belum memadai, masa depan yang juga belum menjanjikan untuk dirinya dan keluarganya, sehingga apabila pendapatan tidak diperoleh sesuai dengan

kebutuhan sehari-hari maka perilaku sehari-hari maka perilaku pengemudi menjadi labil dan lupa akan keselamatan dirinya dan penumpang saat membawa kendaraan dengan cara-cara ugal-ugalan dan ngebut sehingga pengemudi lupa akan tugas mulianya menghantarkan penumpang selamat sampai tujuan, begitu juga cara mendapatkan SIM secara cepat untuk dapat mengendarai kendaraan sehingga langsung kerja dan mendapatkan hasil tanpa memperhatikan etika dan perilaku di jalan yang sangat interaktif tersebut.

Hal yang perlu diperhatikan dalam angkutan umum seperti angkutan penumpang luar kota (AKAP dan AKDP) serta angkutan perkotaan sangat penting keberadaannya, sehingga perlu melalui proses pendalaman materi kepada para pengemudi agar mampu melakukan kegiatannya di jalan dalam menjaga keselamatan terutama masalah-masalah keselamatan dan banyak hal yang perlu diperhatikan antara lain pemeriksaan kendaraan secara rutin/berkala dilihat dari aspek teknis (pemeriksaan mesin dan kelengkapannya), aspek kesehatan pengemudi (panca indera dan daya nalar) dan kelengkapan legalitas (SIM dan surat-surat lainnya).

Pengaruh yang sangat penting pada pengemudi agar benar-benar dapat meningkatkan keselamatan di jalan adalah pentingnya ketahanan fisik, sehat jasmani dan rohani, mempunyai etika yang tinggi dalam berperilaku di jalan, serta yang tertanam dalam jiwanya adalah dia membawa penumpang sehingga harus selamat sampai tujuan.

Mengemudi bukan merupakan pekerjaan sambilan tetapi merupakan pekerjaan yang memerlukan perhatian penuh, oleh

karena itu pada saat mengemudikan kendaraan, pengemudi harus menyadari hal ini. Keadaan berbahaya biasa dihadapi kapan saja oleh pengemudi bila mengemudikan kendaraan dengan cara tidak tepat dan benar.

Pengemudi yang sudah memahami dan melaksanakan teknik mengemudi yang benar akan mengemudikan kendaraannya dengan selamat dan dapat mengatasi permasalahan serta kesulitan akibat kondisi cuaca, kondisi jalan, kondisi lalu lintas dan perilaku pengemudi lain.

Pengemudi yang berkualitas adalah pengemudi profesional menguasai dan kompetensi harus dimiliki dalam membawa kendaraan serta mampu mengantisipasi berbagai perubahan. Untuk peningkatan kualitas pengemudi itu dituntut untuk diklat yang dipersiapkan dan dilaksanakan secara baik dan tepat, sehingga menuju kualifikasi pengemudi angkutan umum antar kota yang berkualitas, merupakan kunci utama kualitas angkutan dan keselamatan lalu lintas merupakan prioritas utama dalam upaya menekan kecelakaan lalu lintas yang masih memprihatinkan.

B. Pembinaan Pengemudi Oleh Lembaga Terkait.

1. Dinas Perhubungan

Faktor utama kecelakaan didominasi oleh *human eror* yang disebabkan oleh pengemudi. Dinas Perhubungan merasa perlu untuk melakukan penyuluhan peningkatan kualitas pengemudi angkutan kota, misalnya berkomitmen untuk terus menerus melakukan pembinaan terhadap pengemudi dalam rangka meningkatkan sumber daya manusia (SDM).

Khususnya peningkatan kualitas pengemudi angkutan. Diharapkan dengan keikutsertaan pengemudi dalam kegiatan ini, bisa memberikan contoh kepada masyarakat dalam berlalu lintas di jalan, sehingga ketertiban, keamanan dan kenyamanan berlalu lintas. Kinerja pengemudi angkutan kota, tambahannya akan dapat membuat pergerakan arus lalu lintas di suatu kota terasa lancar, nyaman, aman dan selamat. Namun dapat juga membuat kemacetan, kerawanan, kejahatan, ketidaknyamanan dan potensi kecelakaan tinggi.

Penyuluhan bagi pengemudi angkutan kota sudah dilaksanakan sejak 2007 lalu. Jumlah pengemudi yang mengikuti pelatihan hingga saat ini mencapai 110 orang. 80 orang tahun lalu dan 30 orang saat ini. Terdiri dari pengemudi taksi, bus dan angkutan kota. Penyuluhan yang dilakukan setiap tahun ini dianggap cukup efektif. Buktinya, jumlah kecelakaan karena kegal-ugalan pengemudi cenderung menurun. Pengemudi yang sudah mengikuti pelatihan Dinas Perhubungan umumnya sudah berperilaku tertib dan menjaga keamanan serta kenyamanan penumpang.

2. Kepolisian

Tuntutan peningkatan kualitas pengemudi benar-benar menjadi perhatian serius satuan pelaksana administrasi surat izin mengemudi (satpas SIM). Salah satunya, dengan cara membimbing pemohon agar benar-benar layak mengantongi SIM. Mereka diharapkan menjadi pengemudi yang berkualitas dan bertanggung jawab pada keselamatan penumpang.

Menyadari sepenuhnya bahwa disiplin berlalu-lintas para pengemudi, sangat ditentukan oleh kualitas pelatihan calon pengemudi, maka POLRI mengadakan inovasi dan terobosan dalam rangka menjamin keselamatan pengguna jalan melalui peningkatan kualitas dalam penerbitan surat izin mengemudi (SIM) dengan program yang dinamakan "pilot project ujian SIM dengan sistem AVIS" sebagai salah satu langkah untuk mengatasi masalah-masalah tersebut di atas. Bersamaan dengan itu dilakukan juga upaya mendorong tumbuhnya sekolah mengemudi yang berkualitas di seluruh jajaran POLDA.

Melalui pilot project sistem AVIS (*Audio Visual Integrated System*) ini diharapkan dapat meningkatkan kualitas pengemudi kendaraan bermotor, keberhasilan pemohon SIM diharapkan bukan saja terampil mengemudikan kendaraannya, namun juga memiliki *law, obediencer, knowledge, intelektual dan attitude* (sikap taat hukum, pengetahuan, keterampilan dan perilaku berkendara) yang baik, dalam rangka menjamin keselamatan lalu-lintas, mengurangi kecelakaan dan kemacetan lalu-lintas di jalan.

3. Perusahaan

Perusahaan angkutan AKDP/AKAP di jalan raya dalam memberdayakan pengemudi kendaraannya agar lebih profesional, terlihat kurang atau sangat kurang perhatiannya, terkesan asal bisa saja. Di lapangan tidak ditemukan dokumen program pelatihan yang menyangkut pembinaan dan pelatihan terhadap pengemudi armada angkutannya, khususnya pendidikan kepribadian, dan perlu ditegaskan pula akan keselamatan penumpang, pengemudi dan kendaraan itu sendiri.

C. Evaluasi Penyebab Kecelakaan

Bus AKDP/AKAP dibuat untuk memenuhi kebutuhan manusia. Jalan dibuat guna memberikan fasilitas yang baik terhadap gerak manusia dengan menggunakan kendaraan. Dalam geraknya orang ingin berlalu dengan cepat, bebas (tanpa rintangan) serta aman dan ekonomis. Orang pada dasarnya ingin menghindarkan diri dari kemacetan dan kecelakaan serta ingin bergerak tanpa pemborosan waktu, uang dan tenaga.

Kecelakaan lalu-lintas adalah sesuatu tanda bahwa ada sesuatu yang tidak/kurang baik. Kecelakaan tidak terjadi begitu saja dengan tidak ada sebab-sebabnya. Kecelakaan mempunyai sebab-sebab tertentu dan sebab-sebab ini dapat diketemukan. Jika kita meneliti problem lalu-lintas maka kita akan menemukan 3 faktor yang menjadi pokoknya, ialah pemakai jalan/ pengemudi, kendaraan dan jalan. Dan dalam memecahkan persoalan yang menyangkut lalu-lintas ketiga faktor tersebut tidak boleh dipisah-pisahkan. Persoalan tidak dapat dipecahkan dengan hanya mementingkan salah satu dari ketiga faktor itu saja, akan tetapi selalu meliputi keseluruhan.

Pemerintah harus mengarahkan usahanya dengan jalan mengadakan pendidikan terhadap manusia selaku pemakai jalan agar supaya mereka dalam menggunakan jalan memperhatikan peraturan-peraturan lalu-lintas dan norma-norma kesopanan serta perikemanusiaan. Kendaraan harus memenuhi kebutuhan manusia akan tetapi juga harus memenuhi unsur-unsur keamanan agar supaya tidak menimbulkan bahaya bagi manusia sendiri. Sedang jalan harus dibuat sedemikian rupa hingga lalu-lintas dapat bergerak dengan lancar dan aman. Antara ketiga faktor tadi hingga sekarang masih belum dicapai keserasian sehingga masih merupakan masalah yang harus dipecahkan.

D. Evaluasi Kendaraan Bermotor

Kemajuan yang dicapai oleh kendaraan bermotor ialah lebih cepat jika diban-dingkan dengan kemajuan pengemudi dan jalan, sehingga hal ini membawa kesulitan. Dewasa ini kendaraan bermotor telah dibuat sedemikian baiknya serta lebih memenuhi syarat-syarat keamanan dan jika kendaraan baru ini mengalami kecelakaan maka hal ini disebabkan oleh faktor lain. Kekuatan dan kecepatannya menjadi lebih besar yang menyebabkan lebih beratnya kecelakaan-kecelakaan yang dialaminya. Problemnya ialah bahwa kekuatan dan kecepatan ini tidak sesuai dengan keadaan jalan atau sikap pengemudi. Pemecahannya terletak pada perbaikan jalan-jalan agar dapat dilalui oleh kendaraan-kendaraan yang baru itu dengan sebaik-baiknya serta perbaikan kecakapan dan moral pengemudi dari-pada kendaraan.

E. Evaluasi Jalan

Tingkat kecelakaan tetap tinggi disebabkan infrastruktur jalan tidak lagi memadai, sementara kendaraan terus bertambah melampaui kapasitas jalan sehingga kemacetan makin semrawut. Kondisi di jalan tersebut membuat pengendara stres, tidak sabar, ingin cepat lepas dari kemacetan, dan ingin lekas sampai tujuan. Dalam kondisi seperti itu, pengendara cenderung melanggar lampu lalu lintas.

Dengan perbaikan-perbaikan yang diadakan terhadap jalan maka dapat diusahakan pengurangan kecelakaan dan kemacetan. Karena itu maka terlebih dulu harus diadakan langkah-langkah penyempurnaan dari jalan untuk memungkinkan lalu-lintas mencapai kemajuan yang diharapkan. Kenyataan ialah bahwa jalan jauh lebih terbelakang daripada kemajuan yang dicapai oleh pengemudi dan kendaraan karena untuk perbaikan dan

penambahan sangat tergantung dari keadaan keuangan negara.

F. Peningkatan Fasilitas Keselamatan Bus AKDP/AKAP.

Berdasarkan dari pernyataan berbagai pihak khususnya mengenai fasilitas keselamatan yang ada pada bus AKDP/AKAP banyak komponen-komponen yang harus diperhatikan dan selalu harus dicek berulang-ulang, hal ini disebabkan kendaraan bus tersebut harus berjalan setiap hari yang akhirnya mengakibatkan terjadinya prose keausan pada komponen-komponen penting, komponen yang harus tetap terpelihara dan selalu dalam pengawasan terhadap keselamatan pengemudi maupun penumpang ada beberapa komponen yang selalu terjaga keberadaannya sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan Bab VII, Bagian Kedua, Persyaratan Teknis dan Laik Jalan Kendaraan Bermotor, Pasal 48 dan Bagian Keempat, Perlengkapan Kendaraan Bermotor Pasal 57 menyoroti tentang keselamatan berkendara antara lain, sistem roda-roda, pengereman dan daya pengereman, lampu-lampu dan daya pancar lampu utama, emisi gas buang, dimensi dan bobot kendaraan, sistem kemudi beserta kaki-kakinya, speedometer begitu juga dengan yang lain antara lain :

- Perlengkapan kendaraan bermotor seperti Bus AKDP/AKAP harus tersedia, sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas.
- kendaraan dirancang untuk bepergian jarak jauh dari bus biasa. Dilengkapi dengan kursi yang lebih nyaman,

- Sebuah ruangan untuk tempat bagasi, dan mesin yang lebih besar. Kendaraan ini biasanya lebih tinggi dari bus biasa, dan dilengkapi dengan A.C., toilet, dan sistem audio/video.
- Mesin yang digunakan harus mampu menempuh trayek yang belum tentu mulus di beberapa daerah. Bahkan ada yang menggunakan tameng dikaca depan sebagai perlindungan dari aksi pelemparan kaca yang dilakukan orang jahil. *Coaches/ motorcoach* adalah kendaraan yang fleksibel yang dapat digunakan untuk pariwisata, perjalanan liburan atau perjalanan antar-kota.
- Kendaraan bermotor diuji secara berkala, uji berkala dimaksud berlaku selama 6 (enam) bulan. Pelaksanaan pengujian kendaraan bermotor baik pada pengujian statis maupun dinamis, dilaksanakan dengan menggunakan peralatan yang memenuhi persyaratan standar pelayanan, meliputi antara lain Alat uji gas buang; Alat uji suspensi roda dan pemeriksaan kondisi teknis bagian bawah kendaraan bermotor; Alat uji speedometer; Alat uji rem; Alat uji lampu; Alat ukur berat; Alat uji kincup roda depan; Alat uji kaca; Alat uji pengukur suara; Alat ukur dimensi; Kompresor udara; Generator set; Peralatan bantu.

RENCANA TINDAK LANJUT

Pemecahan problem kecelakaan lalu-lintas terletak pada penganalisaan terhadap penyebab kecelakaan yang diutamakan adalah angkutan umum secara khusus dalam kajian Angkutan AKDP/AKAP perlu dilakukan, jika yang menyebabkan problem itu *manusia* akan kita pergunakan *Education* dan *Enforcement*. Jika kendaraan

maka kita melakukan *Enforcement*. (Perhatikan syarat-syarat bagi kendaraan umum maupun tidak umum yang tercantum dalam perundang-undangan lalu-lintas). Dan jika sebab terletak pada *jalan* maka *Engineeringlah* penyelesaiannya.

1. Education (Pendidikan)

Education dilakukan oleh Polisi bersama-sama dengan instansi-instansi lain dan masyarakat. Statistik telah menunjukkan bahwa faktor manusia adalah sebab yang utama dari kecelakaan lalu-lintas. Umumnya kecelakaan terjadi karena kendaraan dikemudikan oleh orang-orang yang mempunyai fisik kurang baik atau kurang memiliki kecakapan untuk mengemudikan kendaraan.

Pelanggaran-pelanggaran yang mengakibatkan kecelakaan atau kemacetan umumnya dikarenakan para pengemudinya tidak memperhatikan peraturan-peraturan, ada pula karena ketidakcakapan pengemudi, tetapi sebagian besar dikarenakan sikap mementingkan diri sendiri (*egoisme*) yang menyebabkan pengemudi tidak memperhatikan keamanan dan kepentingan orang lain.

Tindakan pengawasan polisi akan mendapatkan hasil yang diharapkan jika para pemakai jalan bergerak dengan mentaati peraturan-peraturan, yang berarti bahwa sikap pengemudi harus sedemikian rupa sehingga tercapai keamanan dan kelancaran. Hal ini harus ditanamkan oleh Polisi kepada tiap pemakai jalan. Dalam melakukan usaha ini maka polisi menjalankan aktivitas sebagai berikut:

- Memberi penjelasan kepada pemakai jalan agar sesuai dengan

peraturan-peraturan untuk menghindari kecelakaan dan kemacetan;

- Memberi nasehat atau tegoran sebagai perintah atau petunjuk, tetapi tidak sebagai celaan;
- Jika tindakan di atas (a dan b) gagal dalam pelaksanaannya, maka diadakan penangkapan-penangkapan dan perkaranya diajukan ke muka pengadilan agar para pelanggar mendapat hukuman yang setimpal dengan sifat kesalahannya.

Rencana pendidikan yang dijalankan dengan baik dan terus menerus akan mencapai lebih banyak orang jika dibandingkan dengan penegakan hukum, karena pendidikan yang diadakan dengan terus menerus akan dirasakan oleh setiap anggota dalam masyarakat.

Didalam Cetak Biru Keselamatan Transportasi Jalan yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat, target yang diusulkan untuk dicanangkan dalam program keselamatan transportasi jalan adalah: "*Menekan 20% fatalitas per 100.000 penduduk dalam 10 tahun dari 14,1 (2002) menjadi 11,3 (2012) dan 15% korban lukaparah per 100.000 penduduk dalam 10 tahun dari 207 (2002) menjadi 187(2012)*".

Pendidikan kesadaran dan penghargaan terhadap keselamatan di jalan dapat dilakukan melalui berbagai cara dan kesempatan, antara lain :

- a. Pendidikan sebagai bagian integral dalam proses pelatihan, pengujian, dan pemberian lisensi mengemudi bagi calon pengemudi kendaraan;
- b. Pendidikan bagi sopir-sopir angkutan umum dan kendaraan lain.

Terkait dengan program-program pendidikan berkeselamatan yang lain, dalam 5 tahun ke depan perlu diimplementasikan beberapa hal sebagai berikut:

- a. Pendidikan kepada masyarakat untuk meningkatkan kesadaran berkeselamatan melalui media massa, memberi gambaran sejelas-jelasnya tentang resiko-resiko perilaku berlalu lintas antara lain ugal-ugalan, kebut-kebutan (*speeding*), mengekor terlalu dekat (*tailgating*), berebut posisi, melanggar lampu merah, penggunaan bahu jalan untuk mendahului, memanfaatkan perangkat pengurang dampak kecelakaan, seperti sabuk keselamatan dan helm.
 - b. Program pelatihan, pengujian, dan pendidikan bagi pengemudi pemula, bahwa hasil pendidikan mereka (para pengemudi pemula) memiliki ketrampilan mengemudi yang sesuai dengan standar nasional ataupun internasional.
 - c. Pelatihan, pengujian, dan pendidikan bagi pengemudi profesional dengan menetapkan standar profesional pengemudi dari aspek penguasaan teknik-teknik tertentu yang terkait dengan keselamatan lalu lintas.
 - d. Akreditasi institusi sekolah mengemudi. menjadi penting untuk memastikan terpenuhinya kualitas pelatihan.
2. *Law Enforcement* (Penegakan Hukum)
- Meningkatkan Ketertiban dan Keselamatan dalam BerLalu Lintas yang dimuat dalam Cetak Biru Keselamatan Transportasi Jalan yang

dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat disebutkan bahwa Pada banyak negara maju, denda merupakan konsekuensi yang harus dibayar oleh para pelanggar peraturan lalu lintas. Besaran denda bagi tiap-tiap jenis pelanggaran diumumkan secara terbuka dan jelas, tanpa mengandung interpretasi yang tersembunyi dan ditegakkan secara tegas sehingga secara tidak langsung mendorong masyarakat untuk tidak berbuat salah dan tetap berada dalam ketertiban saat berlalu lintas. Apabila ketertiban dapat diciptakan, tentunya keselamatan berlalu lintas dapat ditingkatkan.

Untuk dapat menegakkan peraturan lalu lintas dengan baik, dukungan perangkat-perangkat yang mencukupi sangat diperlukan keberadaannya. Luasnya medan penegakan peraturan lalu lintas dan terbatasnya personil petugas di lapangan merupakan kendala tersendiri.

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan dapat disimpulkan hal sebagai berikut :

1. Di Propinsi Bali korban akibat kecelakaan rata-rata setiap tahunnya mencapai 472 orang meninggal dunia sedangkan angkutan umum khususnya angkutan AKDP/AKAP yang sering kali terjadi kecelakaan, angka menunjukkan, bahwa sejak tahun 2005 sampai dengan bulan juni tahun 2009 untuk propinsi Bali sebanyak 121 orang meninggal.
2. Masih banyaknya daerah titik rawan kecelakaan di Propinsi Bali, merupakan penyebab sering terjadi kecelakaan,

disamping rendahnya tingkat kompetensi pengemudi;

3. Evaluasi yang dilakukan menghasilkan tiga faktor bahasan yaitu, faktor kesiapan fasilitas keselamatan ken-daraan, kesiapan pengemudi dan ke-pedulian pengusaha. Ketiga faktor tersebut dominan berpengaruh terha-dap kecelakaan dan penanganan keselamatan penumpang sehingga mengurangi resiko fatal pada penumpang.
4. Analisis dan evaluasi berdasarkan hasil survey yang dilakukan terhadap pengemudi berupa wawancara dan pengisian kuisioner antara lain, rendahnya tingkat pendidikan formal dari pengemudi sehingga terjadi rendahnya tingkat pemahaman tentang keselamatan lalu lintas dan penumpang, tingkat pendapatan yang rendah bagi pengemudi sehingga mempengaruhi kebutuhan keluarga, pengalaman pengemudi apabila dikaitkan dengan kompetensi masih belum optimal;
5. Berdasarkan hasil wawancara denga Polda Propinsi Bali dan Dinas Perhubungan, telah dilakukan penyuluhan keselamatan penumpang kepada pengemudi dan pengusaha serta berlalu lintas yang baik, pembinaan pengemudi melalui sekolah mengemudi yang berkualitas dan diklat.
6. Peningkatan peran Pengujian Kendaraan Bermotor untuk selalu melakukan cek dan recek, agar kendaraan Bus AKDP/AKAP selalu baik, aman dan siap pakai, terutama fasilitas keselamatan pada kendaraan Bus AKDP/AKAP antara lain Sistem pengereman dan daya pengereman, Lampu-lampu dan daya pancar lampu utama, Emisi gas buang, Dimensi dan bobot kendaraan, Sistem kemudi beserta kaki-kakinya dan speedometer.

7. Pihak penyelenggara terminal bus belum melakukan kontrol pada kendaraan yang akan berangkat keluar terminal sehingga kontrol terhadap rem, lampu dan ban perlu dilakukan demi keselamatan penumpang dan pengemudi.

B. Saran

1. Perlunya diterapkan dari penjabaran dasar hukum yang ada terhadap keselamatan penumpang serta pengemudi dengan melakukan pengawasan terus menerus terhadap Bus Angkutan Umum AKDP/AKAP.
2. Peningkatan fasilitas keselamatan penumpang pada bus AKDP/AKAP sesuai peraturan yang ada, sehingga dapat mempercepat proses keselamatan dan penanganan penumpang dengan cepat apabila terjadi kecelakaan.
3. Peningkatan Tugas dan Fungsi Pengujian Kendaraan Bermotor dengan seksama terhadap Bus AKDP/AKAP demi keselamatan penumpang dan pengemudi dalam berlalu lintas di jalan.
4. Menanamkan kebiasaan yang baik dalam berlalu lintas di jalan sehingga pemahaman akan keselamatan di jalan menjadikan keselamatan penumpang dan pengemudi itu sendiri sampai tempat tujuan dengan aman, lancar dan selamat.
5. Pengutamaan peningkatan pengawasan pada fasilitas keselamatan Bus AKDP/AKAP pada saat pemeriksaan kendaraan di Pengujian Kendaraan Bermotor (PKB) aspek penting antara lain sistem pengereman dan daya pengereman, lampu-lampu dan daya pancar lampu utama, emisi gas buang, dimensi dan bobot

kendaraan, sistem kemudi beserta kakikaknya dan speedometer.

DAFTAR PUSTAKA

- Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Angkutan Jalan Raya;
- Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Edward K. Morlok, Penerbit Erlangga, Tahun 1991, Jakarta.
- Perencanaan, Pemodelan, dan Rekayasa Transportasi, Ofyar Z Tamin, Penerbit ITB, Tahun 2008, Bandung.
- Pengkajian Faktor Manusia sebagai Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas, Badan Penelitian dan Pengembangan Perhubungan, Tahun 2002, Jakarta;
- Pedoman Pengemudi Angkutan Penumpang dan Angkutan Barang, Ditjen Perhubungan Darat, Tahun 2004, Jakarta;
- Disiplin Berlalu Lintas Di Jalan Raya, Cristine ST Tansil, Rineka Cipta, Tahun 1994, Jakarta
- Cetak Biru Keselamatan Transportasi Jalan, Ditjen Perhubungan Darat, Jakarta
- Sistem Transportasi Nasional (Sistranas) Departemen Perhubungan, Jakarta, Tahun 2006;
- Bali Dalam Angka, Tahun 2008, Badan Pusat Statistik, Bali.
- *) Lahir di Jakarta, 16 Agustus 1953, Pendidikan Lulus dari FISIP Universitas Terbuka, Jurusan Administrasi Negara Tahun 1995, Lulus Pasca Sarjana Program Magister Manajemen Universitas Tama Jagakarsa Tahun 2006, Saat ini sebagai Peneliti Madya Bidang Transportasi Darat