

**SUSUNAN PENGURUS**

Pelindung:

Dirjen Perhubungan Darat

Tim Pengarah

Ketua : Sesditjen Perhubungan Darat

Anggota : Direktur LLAJ  
Direktur LLASDP  
Direktur BSTP  
Direktur KTD**Pemimpin Umum**

Kabag Hukum Ditjen Perhubungan Darat

**Wakil Pimpinan Umum**

Kabag Perencanaan Ditjendat

Kabag Kepegawaian &amp; Umum Ditjendat

Pemimpin Redaksi

**Kasubag Humas Ditjendat**

Wakil Pemimpin Redaksi Ali Mursal

**Dewan Redaksi**

Djoko Sulaksono

Mohammad Malawat

Amirullah

Drs. Sulistyono Sutanto

Ahmad Yani

Fadli Arief

Tonny Agus Setiono

Rudi Abisena

**Tim Kontributor**

Sugiharjo

Pandu Yudianto

Djoko Santoso

Tatan Rustandi

Ahmadi

Dewanto Purna Chandra

Wiratno

Widiatmoko

Triyuli Andaru P

Husein Saimima

Rusli Rahim

Enimun Herawati

Sumastinihadi

Anang Dwi Suryanto

Johny Siagian

Zulsam Kifli

Judiza R. Zahir

Djamil Subastian

Gde Pasek Suardika

Besty Ermani

Ahmad Yani

Husein Saimima

Hotma Simanjatak

Sugianto

Sigit Irfansyah

Suyadi

Pitra Setiawan

**Tim Design Grafis** : Topan Muis

Thomas Brima

**Sekretariat Redaksi** : Dede Sudiatna

Puri Artyanti R.

Riza Faisal

**Distribusi** : Ni Widaningsih

Rio Susatyo

Arif Pintoko

**Administrasi Keuangan:** Esron Sinaga

Dinaryanti

**Diterbitkan oleh:**

Humas Direktorat Jenderal

Perhubungan Darat

Jl. Medan Merdeka Barat No. 8

Gedung Karsa Lantai 3

email: [info\\_hubdat@hubdat.go.id](mailto:info_hubdat@hubdat.go.id)[www.hubdat.go.id](http://www.hubdat.go.id)

# Dari Redaksi

Dengan memanjatkan puji syukur ke hadirat Allah SWT, penerbitan kembali Media Perhubungan Darat akhirnya terlaksana dan dapat menjumpai para pembaca yang budiman. “Info Hubdat” dipilih menjadi nama baru *News Letter* ini dengan maksud sebagai media bertukar informasi informasi seputar pengetahuan, ilmu, teknologi, kebijakan dan kejadian serta serba-serbi di bidang Transportasi Darat.

Info Hubdat terbit kembali berkat inspirasi, perhatian, dorongan dan bantuan pimpinan Ditjen Perhubungan Darat, Bapak Iskandar Abubakar, setelah sekian lama vakum karena berbagai keterbatasan. Info Hubdat ini direncanakan dapat mengunjungi para pembaca secara berkesinambungan dan teratur setiap triwulan.

Untuk edisi perdana kali ini difokuskan pada isu utama tentang keselamatan angkutan penyeberangan sebagaimana yang kita maklumi. Pada gilirannya nanti, Redaksi akan memberikan kesempatan kepada mitra kerja baik pemerintahan, BUMN maupun Asosiasi, dan perorangan di pusat dan daerah menyumbangkan tulisan dan gagasannya.

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada pimpinan Ditjen Perhubungan Darat, kontributor dan semua pihak atas terbitnya Info Hubdat ini.

Kritik dan saran yang konstruktif sangat kami harapkan demi penyempurnaan edisi yang akan datang dan kemajuan transportasi darat yang kita dambakan. Semoga.

Tim Redaksi



**SAMBUTAN  
DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT  
UNTUK PENERBITAN PERDANA “INFO HUBDAT”**



Assalamu’alaikum Warrahmatullahi Wabarakatuh, salam sejahtera bagi kita semua.

Pertama-tama marilah kita panjatkan puji dan syukur kehadiran Tuhan YME, atas segala nikmat dan karunia yang telah dilimpahkan kepada kita semua, seraya memohon kepada Nya pula agar kita sekalian senantiasa mendapat limpahan rahmat, serta berada dalam lindungan Nya,

Saya selaku pimpinan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat menyambut gembira, mendukung sekaligus memberikan ucapan sem-

lamat dan penghargaan atas penerbitan perdana **Info Hubdat**, yang merupakan wadah informasi dan komunikasi, dari kita dan untuk kita segenap pegawai pada jajaran Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.

Saya berharap media ini dapat dijadikan ajang untuk memperkaya wawasan dan pengetahuan seluruh pegawai pada jajaran Ditjen Perhubungan Darat, serta untuk meningkatkan keharmonisan kerja antara Departemen Perhubungan c.q

Ditjen Perhubungan Darat dengan para mitra seperti dengan Organda, Gapasdap, PT. ASDP, Perum DAMRI dan Perum PPD. Melalui media ini diharapkan juga terjalin sinergi hubungan kerja dengan para Kepala Dinas Perhubungan di seluruh Indonesia.

Bila melihat nama yang dipilih yakni INFO HUBDAT , maka saya meminta kepada redaksi agar materi tulisan yang dimuat haruslah berupa informasi-informasi penting dan perkembangan baru di dunia angkutan umum dan lalu lintas, berbagai kebijakan Pemerintah, peraturan perundangan serta permasalahan di lapangan. Alangkah baiknya bila sumbangan pemikiran atau opini dari segenap pegawai terhadap masalah-masalah aktual yang terjadi dapat juga dimuat dalam setiap penerbitan.

Saya sangat mengharapkan penerbitan INFO HUBDAT ini dapat dilaksanakan dengan baik, terus dijaga kesinambungannya, dan dapat memberikan manfaat perbaikan bagi kinerja Direktorat Jenderal Perhubungan Darat serta dapat menjadi sarana komunikasi yang positif bagi semua pihak yang peduli terhadap pembangunan sektor Perhubungan Darat.

Saya ucapkan selamat kepada Redaksi, semoga upaya kita untuk pembentukan media komunikasi Ditjen Perhubungan Darat ini mendapat ridho dari Allah SWT dan kita semua diberikan kekuatan untuk menyelenggarakan pengelolaan Info Hubdat ini sebaik-baiknya.

Terima kasih, wabillahi taufik wal hidayah, wassalaamu’allaikum warahmatullahi wabarokaatuh.

Jakarta, 1 Maret 2007

**DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN  
DARAT**

**Ir. ISKANDAR ABUBAKAR MSc**

**DAFTAR ISI**

Dari Redaksi .....	1
<b>LAPORAN UTAMA</b>	
Membidik Kesadaran Keselamatan Angkutan Penyeberangan .....	3
Cuaca Buruk Penyebab Kecelakaan KM. Tri Star I .....	6
Keselamatan Penyeberangan Tanggungjawab Bersama .....	8
<b>BERITA-BERITA</b>	
Perlindungan Anak Melalui Zona Selamat Sekolah (ZoSS) .....	10
Kesepakatan Standarisasi Penindakan Pelanggaran Muatan Ditandatangani .....	13
<b>LLAJ</b>	
Regulasi Otomotif Dunia: “United Nation-Economic Commission For Europe (UN-ECE) Regulation” .....	14
Mengenal Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC) .....	16
Kesepakatan Peningkatan Pengawasan Muatan Angkutan Barang .....	17
Pertumbuhan Sepeda Motor dan Fenomena Ojek .....	21
<b>KTD</b>	
Pembentukan Dewan Keselamatan Transportasi Jalan .....	25
<b>BSTP</b>	
Bus Rapid Transit (BRT)27	
<b>PERATURAN</b>	
RUU Lalu Lintas Angkutan Jalan .....	31
<b>ENSIKLOPEDIA</b>	
Sub Bagian Kepegawaian dan Organisasi Bagian Kepegawaian dan Umum ..	32

# MEMBIDIK KESADARAN KESELAMATAN ANGKUTAN PENYEBERANGAN

**K**ecelakaan angkutan penyeberangan yang terjadi baru-baru ini bukan hanya disebabkan faktor cuaca semata, melainkan juga karena faktor internal perusahaan pelayaran termasuk kompetensi awak kapal, peralatan keselamatan kapal dan tidak kalah pentingnya adalah masih rendahnya kesadaran para penumpang terhadap keselamatan itu sendiri.

Ketika terjadi kecelakaan yang menimpa KM. Kapal Tri Star 1 atau KM. Senopati baru-baru ini maka kesadaran pengawasan keselamatan menjadi hal penting, tetapi di saat hari-hari biasa cuaca baik hal tersebut terabaikan. Hal itu menjadi gambaran umum lemahnya kesadaran para pihak terkait terhadap keselamatan angkutan penyeberangan dewasa ini.

**REGULASI** mengenai keselamatan sudah ada cuma bagaimana di lapangan implementasinya termasuk bagaimana pengawasan aparat syahbandar terhadap kapal-kapal yang akan melakukan pelayaran itu apakah benar-benar dijalankan, itupun masih belum jelas, kata Direktur Lalu Lintas dan Angkutan Sungai Danau Penyeberangan (LLASDP), Ahmad Syukri kepada tim redaksi *Info Hubdat* di Jakarta.

“Memang kecelakaan bisa saja terjadi akibat faktor cuaca, tetapi apabila kesadaran keselamatan awak kapal dan penumpang sendiri masih rendah, akan dapat memperbanyak korban,” katanya. Ahmad Syukri menambahkan bahwa setiap kapal penyeberangan yang akan berlayar itu sudah mengantongi 20 dokumen termasuk dokumen petunjuk untuk keselamatan penumpang.

Untuk itulah, perlu dilakukan penyegaran bagi para awak kapal mengenai penang-gulangan kecelakaan secara berkala, dan di samping itu faktor persaingan untuk meraih keuntungan sebesar-besarnya bagi operator menjadikan kurangnya

perhatian terhadap pemeriksaan rutin kapal yang menurut peraturan harus dilaksanakan setiap tahun.” Setiap kapal diberikan jatah untuk berlayar selama 330 hari dan 30 hari sisanya harus masuk dok untuk pemeriksaan, kata Ahmad Syukri. Akan tetapi karena kesadaran tentang keselamatan kurang maka para operator tidak melakukannya sehingga nampak kapal-kapal itu banyak yang bocor atau peralatan keselamatannya banyak yang tidak berfungsi.

Padahal katanya, hal tersebut justru merugikan operator itu sendiri jika sudah terjadi kecelakaan satu kapal hilang yang harganya jauh lebih mahal dibanding biaya

## Upaya peningkatan keselamatan pelayaran

- \* Peningkatan disiplin dan kompetensi baik di sisi regulator maupun operator.
- \* Memberikan pembelajaran bagi pemakai jasa angkutan (public education) dengan sosialisasi melalui media, selebaran dan peragaan penggunaan alat keselamatan di atas kapal yang dilakukan audit menyeluruh sesuai CAS (Condition Assessment Scheme).
- \* Mengenai pemisahan antara penumpang dan kendaraan dilakukan pendekatan:
  - Memperketat larangan penumpang di dalam car deck.
  - Memperketat pemeriksaan barang-barang muatan khususnya kemungkinan barang berbahaya dan beracun (B-3) dan tata cara penempatannya sesuai ketentuan yang berlaku.

Sumber: Kesimpulan rapat antara Ditjen Hubla, Ditjen Hubdat, Gapasdap, IINSA, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan PT. BKI (Persero) pada tanggal 2 Maret 2007

pemeriksaan rutin itu sendiri. Syukri menambahkan, yang tidak kalah pentingnya adalah bagaimana kedisi-plinan pihak berwenang di pelabuhan yang memberikan izin berlayar sebuah kapal sebelum berangkat dari pelabuhan. “Padahal dalam prosedur izin berlayar sebuah kapal harus melalui serangkaian pemeriksaan kapal yang dilakukan oleh petugas pelabuhan dalam hal ini adalah syahbandar, yang berwenang sebagai pengawas dan sekaligus yang mengeluarkan surat izin berlayar sebuah kapal di pelabuhan pemberangkatan.

“Pihak Direktorat LLASDP hanya memberikan surat izin operasi **kapal-kapal Roro yang melayani lintas penyeberangan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan**, berdasarkan surat-surat yang dimiliki kapal tersebut, yang telah direkomendasikan oleh Ditjen Perhubungan Laut. Sedangkan izin berlayar dikeluarkan oleh syahbandar, adapun tanggung jawab terakhir ada di Nahkoda,” katanya.

Menurut Kasubdit Angkutan Direktorat LLASDP Widyatmoko, Dit.LLASDP hanya menangani izin operasional kapal penyeberangan yang melayani lintas penyeberangan, yang menghubungkan dua titik tujuan yang dipisahkan oleh sungai, danau dan lautan dari dan ke dermaga penyeberangan.

Sementara itu, seorang pengurus DPD Gapasdap Jatim, Bambang Hardjo mengatakan regulasi tentang keselamatan angkutan laut di Indonesia sudah ada, yakni berbentuk Kepres Nomer 65 tahun 1980 mengenai keselamatan angkutan laut yang meratifikasi konvensi internasional keselamatan angkutan laut dan Kepres Nomor 46 tahun 1986 tentang pencemaran laut yang juga meratifikasi konvensi internasional tentang pencemaran laut.

Akan tetapi, sebaiknya menurut dia, dalam Keppres tersebut yang masih mengacu pada konvensi internasional dapat disesuaikan dengan kondisi kelautan di Indonesia. Ia mencontohkan dalam aturan keselamatan angkutan laut penyeberangan antar pulau, aturan keselamatannya disamakan dengan angkutan laut pada laut bebas. Hal itu jelas tidak mungkin, katanya.

“Aturan keselamatan kita sebaiknya ditinjau kembali agar lebih dapat mengikat lagi, sebaiknya tidak hanya berbentuk Kepres tapi berbentuk Undang-undang,” katanya.

Mengenai keselamatan angkutan penyeberangan di sini merupakan tanggung jawab bersama, yakni operator sebagai



penyelenggara angkutan, pemerintah sebagai regulator dan pengawas, adapun masyarakat sebagai pengguna harus ikut memelihara peralatan keselamatan.

Untuk itu, kita perlu meningkatkan kinerja masing-masing fungsi yang terkait dengan keselamatan dengan penuh dedikasi dan disiplin di lapangan, katanya dan menambahkan bahwa apabila semua fungsi aparat dikerjakan dengan penuh kedisiplinan maka angka kecelakaan angkutan laut yang memakan banyak korban dapat lebih ditekan.

Kendati demikian untuk tahun 2006, menurut data dari Direktorat Jenderal Perhubungan Laut menunjukkan adanya penurunan angka kecelakaan kapal sejak 2004 hingga 2006, meski jumlah korban yang cedera dan meninggal dunia akibat kecelakaan kapal tersebut masih sangat dominan.

Pada 2004, jumlah kasus kecelakaan kapal laut sebanyak 79 kasus, tahun berikutnya meningkat jadi 125 kasus dan pada 2006 turun menjadi hanya 105 kasus.

### Memperketat Pengawasan Pelayaran

Sementara itu, Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai Departemen Perhubungan, Soeharto mengatakan perlu terus meningkatkan pengawasan pelayaran terutama terkait pengecekan fisik kapal, alat keselamatan, alat pemadam kebakaran, alat komunikasi dan pengawasan kapal memenuhi ketentuan yang berlaku.

Ia mengatakan petugas Adpel dan Kakanpel juga harus memastikan setiap kapal mengangkut jumlah penumpang atau muatan tidak melebihi kapasitas daya angkut yang diijinkan, stabilitas kapal yang cukup, serta muatan di ikat secara tepat dan kuat.

“Setiap kapal juga harus dilengkapi dengan dokumen dan sertifikat keselamatan yang sah dan berlaku, demikian pula dalam pemberian surat ijin berlayar (SIB) agar tetap memperhatikan berita cuaca Badan Meteorologi dan Geofisika (BMG) melalui stasiun radio pantai,” katanya.

Terkait pengetatan pengawasan tersebut, Dephub melalui Dirjen Perhubungan Laut telah mengirimkan telegram pada para Adpel dan Kakanpel.

Dalam surat tersebut, diinstruksikan pada para nahkoda kapal dalam pelayarannya agar selalu memantau berita cuaca dan para nahkoda melaporkan kondisi cuaca yang dialaminya kepada Administrator Pelabuhan atau Kepala Kantor Pelabuhan terdekat melalui stasiun radio pantai.

Selain itu, pada saat kapal berlayar dan mengalami cuaca buruk, nahkoda diminta segera berlindung di lokasi yang aman dan melaporkan posisi kapal kepada Adpel atau Kakanpel terdekat melalui stasiun radio pantai.

### Lemahnya Kesadaran Penumpang

Ahmad Syukri juga berpendapat bahwa yang tidak kalah pentingnya dalam keselamatan penumpang adalah kesadaran penumpang itu sendiri terhadap aspek keselamatan. “Kita harus saling koreksi, karena banyak penumpang yang nakal, pelampung atau live safety sering hilang diambil penumpang sehingga pihak operator harus ‘menggembok’ peralatan tersebut, sehingga ketika terjadi kecelakaan kuncinya lupa ditaruh dimana sehingga banyak penumpang tidak memakai alat pelampung atau juga karena peralatan tidak dicek, sehingga saat terjadi kecelakaan pelampungnya tidak bisa dipakai,” katanya.

Begitu juga, kata Ahmad Syukri, banyak penumpang di daerah Indonesia Timur sudah tahu kapal overload dan garis batas permukaan air di kapal (water line) sudah tidak nampak, namun tetap saja penumpang memaksakan diri untuk diangkut.

Sosialisasi terhadap pentingnya keselamatan itu, perlu terus dilakukan sehingga masyarakatpun dapat ikut mengawasi pihak operator atau awak kapal sebagai penyelenggara angkutan jika terjadi hal-hal yang melanggar keselamatan yang dapat membahayakan penumpang, penumpang segera bereaksi.

Untuk itu, Ahmad Syukri menghimbau, pihak-pihak terkait yang berhubungan dengan pelayaran penyeberangan termasuk ASDP di daerah bekerjasama untuk dapat melakukan pengetatan pengawasan yang berhubungan keselamatan angkutan dan juga perlu terus dilakukan penyegaran bagi awak kapal dan juga terus melakukan sosialisasi bagi penumpang hak-hak bagi penumpang untuk penyelematannya dan selalu dapat menjaga alat-alat keselamatan jangan sampai diambil atau dibawa pulang.

Memang, katanya, kecelakaan itu tidak dapat dihindari karena itu adalah kehendak Allah tetapi banyaknya korban itu dapat dicegah dengan menaati disiplin peraturan keselamatan pelayaran. **Tim Redaksi**



Tim Investigasi :

# CUACA BURUK PENYEBAB KECELAKAAN KM.TRI STAR I

*Kapal Motor Penumpang TRI STAR I yang mengalami kecelakaan , dalam pelayaran dari Palembang menuju Muntok Tanjung Kalian (P. Bangka) akhir tahun lalu disebabkan oleh cuaca buruk dan kurang telitinya awak kapal melakukan lashing (pengikatan) pada angkutan kendaraan.*

**Keseimpulan** Tim Investigasi yang dibentuk Direktorat Keselamatan Transportasi Darat menyebutkan setelah kapal tersebut dihantam ombak setinggi 3,5 meter kapal “oleng” dan terus miring akibat dorongan dari sembilan unit kendaraan yang tidak terikat. Menurut dugaan sementara dari 11 kendaraan yang diangkut KM Tri Star 1 hanya dua unit yang diikat . Sehingga kendaraan yang tidak terikat tersebut menambah beban kemiringan dan selanjutnya kapal tenggelam.

Menurut hasil investigasi, KM Penumpang Tri Star 1 I milik PT. Bangun Putra Remaja meskipun secara administrasi sudah memiliki dokumen yang menjadi persyaratan di dalam pengoperasian angkutan tetapi para awak kapalnya perlu dilakukan penyegaran kembali para awak kapal untuk menanggulangi kecelakaan.

Berdasarkan salah satu temuan tersebut Tim Investigasi juga mereko-mendasikan kurangnya sosialisasi dan penjelasan bagaimana menggunakan jaket penyelamat dan sebagainya bagi penumpang.

Kecelakaan KMP Tri Star 1 terjadi dalam pelayaran dari Palembang menuju Muntok Tanjung Kalian (P. Bangka) pada Hari Kamis tanggal 28 Desember 2006 pukul 22.10 WIB di ambang luar Sungai Musi, kurang lebih 60 mil dari Pelabuhan Penyeberangan 35 ilir Palembang tepatnya pada posisi 02.11.905,5 LS dan 104.57.398 BT, di Tanjung Buyut Carat antara Selat Bangka, Kabupaten Banyu Asin, Provinsi Sumatera Selatan .Dalam kecelakaan

tersebut jumlah penumpang yang selamat 31 orang dan penumpang yang meninggal dunia 27 orang.

Kesimpulan lainnya diantaranya adalah awak kapal termasuk nahkoda dalam pelayarannya telah menjalankan tugas dan kewenangannya.

Untuk selanjutnya Tim Investigasi telah merekomendasikan diantaranya adalah kemampuan penguasaan keadaan panik para awak kapal perlu senantiasa ditingkatkan melalui latihan keadaan bahaya di atas kapal.

Rutinitas Awak Kapal perlu dievaluasi dengan memelihara keseimbangan istirahat dan beban kerja bagi awak kapal.

Meskipun pemuatan yang ada di dalam kapal tersebut tidak melebihi dari batas muatan yang telah ditentukan, namun untuk hal yang berkaitan dengan stabilitas kapal Syahbandar perlu memberi perhatian secara khusus terhadap hal seperti peletakan/penyusunan muatan di atas kapal secara khusus;

Kerjasama pihak Syahbandar dengan pihak Badan Meteorologi dan Geofisika berkaitan dengan izin keberangkatan kapal perlu ditingkatkan. Dengan kata lain, pihak Syahbandar memperbolehkan kapal berlayar setelah mendapat rekomendasi dari pihak Badan Meteorologi dan Geofisika yang mengetahui langsung keadaan cuaca saat itu;

Perlu dilakukan peninjauan kembali pelaksanaan sistem manifest yang dilakukan saat ini berkaitan dengan jumlah penumpang yang ada sebagai pelayar.\*\*\*

**Direktur LLASDP :****LLASDP HANYA BERIKAN IZIN OPERASI KAPAL PENYEBERANGAN**

Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Sungai Danau Penyeberangan Ditjen Perhubungan Darat, hanya memberikan izin operasi kapal penyeberangan, sedangkan untuk izin pelayaran dan laik tidaknya sebuah kapal untuk berlayar menjadi wewenang Ditjen Perhubungan Laut, kata Direktur LLASDP Ahmad Syukri di ruang kerjanya kepada tim redaksi *Info Hubdat* akhir pekan lalu.

Bedasarkan UU No 21 Tahun 1992 tentang pelayaran dan PP 82 tentang angkutan di Perairan sudah jelas disebutkan bahwa Direktorat LLASDP hanya berwenang memberikan izin operasi bagi kapal penyeberangan berdasarkan surat uji kelaikan kapal dari Dirjen Perhubungan laut.

Dalam definisinya, katanya, kapal angkutan penyeberangan itu adalah kapal angkutan yang melayani penyeberangan dengan dua titik tujuan yang dipisahkan oleh laut, sungai dan danau melalui dermaga penyeberangan. Sedangkan kapal yang melayani angkutan tersebut berjenis Roro dan LCT untuk angkutan barang.

Dalam PP 82 Tahun 1999 disebutkan bahwa Angkutan penyeberangan adalah salah satu moda transportasi yang dilakukan untuk melayani lintas penyeberangan yang berfungsi sebagai jembatan bergerak yang menghubungkan jaringan jalan atau jaringan jalur kereta api yang terputus karena adanya perairan.

Sedangkan izin berlayar dan pengawasan pelayaran dilakukan oleh syahbandar dan Administrator Pelabuhan di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Menurut dia, sebuah kapal penyeberangan harus sudah mengantongi dokumen sebanyak 20 dokumen di antaranya dokumen tentang keselamatan yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Laut. "Jadi Direktorat LLASDP dalam PP82 hanya diberi wewenang memberikan izin operasional bagi kapal penyeberangan berdasarkan rekomendasi dari Ditjen Perhubungan Laut," katanya.

"Untuk keselamatan, pembinaan awak kapal dalam rangka meningkatkan keterampilan penanganan bila terjadi kecelakaan serta pengawasan setiap kapal akan berlayar di bawah wewenang Ditjen Perhubungan Laut," tambahnya.

**Jalur Penyeberangan**

Tujuan dibukanya jalur penyeberangan tersebut adalah dalam rangka pergerakan pembangunan ekonomi dari satu daerah dengan daerah lain dengan tujuan untuk meningkatkan perekonomian masyarakat satu daerah yang belum dijangkau atau yang dipisahkan oleh laut, sungai maupun danau. Dengan adanya pertumbuhan ekonomi dalam satu daerah maka tujuan akhir adalah pemerataan kesejahteraan bagi masyarakat terpencil.

Syukri mengatakan, dengan telah dibukanya lintasan penyeberangan perintis sudah dirasakan manfaatnya bagi masyarakat yang dipisahkan oleh pulau-pulau terutama seperti masyarakat yang tinggal di wilayah Indonesia Timur yang kini perekonomian masyarakat juga ikut bergerak naik. "Hasil tani, hasil alam yang diproduksi masyarakat dapat dipasarkan ke daerah lain dan sebaliknya," katanya.

Seperti masyarakat Papua dan Timor pembukaan jalur penyeberangan perintis sangat dirasakan manfaatnya meskipun pemerintah masih mensubsidi jalur penyeberangan tersebut.

Hingga saat ini angkutan penyeberangan di Indonesia dilayani oleh 192 unit kapal yang melayani 117 lintasan penyeberangan yang tersebar dari Sabang sampai Merauke.

Penetapan tarifpun disesuaikan dengan kemampuan masyarakat daerah masing-masing sesuai yang diamanatkan dalam otonomi daerah.

Dalam semangat otonomi daerah tersebut, Syukri mengatakan para kepala daerah diberi wewenang untuk menentukan besaran tarif tapi dengan pedoman dari Dirjen Perhubungan Darat yang disesuaikan dengan kemampuan masyarakat setempat.

"Wewenang tersebut diberikan bagi tarif ekonomi sedangkan tarif non ekonomi ditentukan oleh pemilik kapal," katanya. **(Tim Redaksi)**

**Faktor penting keselamatan pelayaran****\* Human factor:**

- Regulator  
Penerapan dan pengawasan terhadap peraturan mengenai keselamatan pelayaran di lapangan disadari masih lemah. Begitu juga dengan kompetensi dan disiplin petugas masih kurang khususnya dalam laq enforcement dan assessment.
- Operator  
Masih lemahnya kualitas dan kompetensi SDM dalam melaksanakan ketentuan tata cara khususnya menghadapi kondisi darurat, demikian pula ketaatan pada peraturan dan prosedur yang berlaku.
- User  
Kurang mentaati dan memahami peraturan dan prosedur yang ditetapkan untuk pelaksanaan pelayaran secara aman dan efisien

**\* Sarana**

Pelaksanaan perawatan dan pemeliharaan kapal yang dilakukan belum dilaksanakan secara optimal, meskipun sudah melaksanakan manajemen keselamatan kapal (ISM Code), sehingga berdampak pada kelaikan kapal yang tidak terpengaruh oleh usia kapal.

**\* Prasarana**

Fasilitas pelabuhan masih belum memadai dalam kaitan untuk mendukung keselamatan pelayaran antara lain:

- Penyediaan alat deteksi muatan kendaraan dan penumpang.
- Pemasangan portal dan optimalisasi jembatan timbang untuk pembatasan berat dan ukuran kendaraan.

**\* Cuaca**

Informasi cuaca masih kurang disosialisasikan dengan cukup baik.

Sumber: Kesimpulan rapat antara Ditjen Hubla, Ditjen Hubdat, Gapasdap, IINSA, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) dan PT. BKI (Persero) pada tanggal 2 Maret 2007

# KESELAMATAN PENYEBERANGAN TANGGUNG JAWAB BERSAMA

Ir. Bambang Harjo  
DPD GAPASDAP JATIM

*Keselamatan angkutan penyeberangan merupakan tanggung jawab kita bersama termasuk operator, pemerintah dan masyarakat pengguna angkutan penyeberangan. Diregulasi yang dikeluarkan pemerintah yang mengacu pada regulasi keselamatan internasional dan konvensi internasional perlindungan laut itu diharapkan tidak hanya berbentuk Kepres tetapi lebih pada undang-undang yang mengikat. Padahal dalam UU No 24 tahun 2000 pasal 10 dinyatakan bahwa pengesahan ratifikasi internasional dilakukan dengan undang-undang*

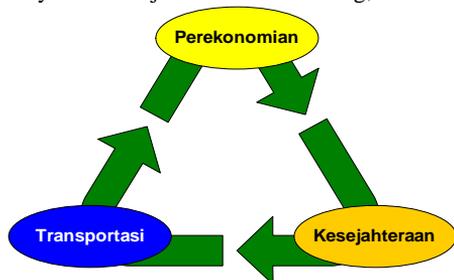
**TRANSPORTASI LAUT** secara tradisional telah lama dikenal sebagai “urat nadi” perekonomian Indonesia, halmana Indonesia memiliki lebih dari 13.000 pulau dengan lebih dari 60 % wilayahnya terdiri dari air, membuat peranan transportasi laut untuk memacu pertumbuhan ekonomi dan kesejahteraan sekarang dan dimasa akan datang akan selalu terus sangat penting.

Sebagai negara kepulauan seperti Indonesia, permasalahan mengenai distribusi barang dan jasa ke seluruh wilayah nusantara akan tetap menjadi tugas yang tidak mudah baik untuk pemerintah maupun sektor Swasta. Hal ini tidak saja disebabkan oleh adanya disparitas dari banyak aspek dalam masyarakat, namun juga karena adanya keunikan dari fitur geografis pulaunya.

Alat transportasi menjadi kebutuhan primer bagi masyarakat Indonesia, karena dengan transportasi akan terjadi kelancara distribusi barang dan jasa dalam suatu wilayah, imbasnya adalah perekonomian di daerah tersebut akan berjalan dengan dinamis, yang berarti pula tingkat kesejahteraan masyarakat tersebut akan meningkat. Keterkaitan antara Transportasi – Ekonomi – Kesejahteraan dapat di gambarkan dalam grafik di bawah ini.

## Industri Pelayaran Indonesia

Industri pelayaran, khususnya pelayaran jenis Ro-Ro, merupakan suatu jenis usaha yang mempunyai kompleksitas yang cukup tinggi, di mana antara sumber pendapatan dengan sumber biaya tidak berjalan secara seimbang,



Sumber pendapatan pada usaha jenis pelayaran Ro-Ro ini sangat tergantung dari aturan pemerintah (highly Regulated), seperti, Tarif kapal yang dipatok harganya oleh pemerintah, jadual operasi kapal yang juga diatur oleh pemerintah, serta pembatasan jumlah kapal dan jenis kapal yang berlayar juga mengikuti aturan yang dikeluarkan oleh pemerintah.

Sedangkan di sisi lain, sumber biaya ada dua jenis, yakni

1. Biaya yang keluar akibat dari aturan pemerintah, seperti:
  - \* Adanya aturan mengenai sertifikasi kapal.
  - \* Aturan keselamatan kapal.
  - \* Aturan kepelabuhanan
  - \* Aturan pengawakan kapal
  - \* Aturan Upah minimum Regional.
2. Biaya yang dilepas pada Mekanisme Pasar, seperti :
  - \* BBM & Pelumas kapal
  - \* Penedockan dan perawatan kapal.
  - \* Suku cadang kapal.
  - \* Bunga bank & Capital Cost.

Kita mengetahui bersama Indonesia sebagai salah satu negara anggota dari Organisasi Maritim Internasional (International Maritime Organization-IMO), berkewajiban untuk mengikuti regulasi internasional mengenai maritim yaitu SOLAS (Safety of Life At Sea) 1974 yakni konvensi yang mencakup tentang keselamatan kapal, serta MARPOL (Marine Pollution Prevention), yakni konvensi yang membahas perlindungan lingkungan, khususnya pencegahan pencemaran laut, dengan cara melakukan ratifikasi terhadap aturan tersebut.

Akan tetapi fakta menunjukkan bahwa sampai sekarang hasil dari ratifikasi SOLAS dan MARPOL tersebut hanya berupa Keputusan Presiden, yakni Kepres Nomor 65 Tahun 1980, tentang ratifikasi SOLAS 1974, Serta Kepres Nomor 46 Tahun 1986, tentang ratifikasi MARPOL 73/78, sebagai bentuk telah

diberlakukannya menjadi Hukum Nasional yang mengikat. Sesuai dengan Undang-undang Nomor 24 Tahun 2000, tentang Perjanjian Internasional, Pasal 9 ayat (2), yang berisikan “Pengesahan perjanjian internasional sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dilakukan dengan Undang-undang atau Keputusan Presiden”, serta Pasal 10 menyebutkan “Pengesahan perjanjian internasional” dilakukan dengan Undang-Undang apabila berkenaan dengan :

- a. masalah Politik, perdamaian, pertahanan dan keamanan negara,
- b. perubahan wilayah atau penetapan batas wilayah negara republik Indonesia,
- c. kedaulatan atau hak berdaulat,
- d. hak asasi manusia dan lingkungan hidup,
- e. pembentukan kaidah hukum baru dan f. pinjaman dan atau hibah luar negeri “

Dari uraian tersebut, SOLAS 1974 dan MARPOL dapat dikategorikan di dalam Pasal 10 huruf d (berkaitan dengan hak asasi manusia & lingkungan hidup), UU No. 24 / 2000, sehingga pengesahannya seharusnya dilakukan dengan undang-undang, mengingat materi didalamnya memuat hal-hal yang strategis di era globalisasi ini.

Selain itu, dengan dijadikannya SOLAS dan MARPOL menjadi Undang-undang, akan mempunyai kekuatan mengikat suatu aturan lebih luas secara hirarki peraturan perundang-undangan, dibandingkan hanya sekedar Kepres.

Dari hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa pemberlakuan SOLAS & MARPOL berdasarkan Kepres tidak sesuai dengan perkembangan zaman, sehingga harus segera diubah menjadi undang-undang.

Kemudian dari syarat Materiil dapat dilihat beberapa kelemahan yaitu :

- \* Suatu produk hukum dibuat adalah untuk dijalankan dan ditaati oleh masyarakat, dengan cara hukum tersebut harus disosialisasikan dan mudah untuk dipahami oleh masyarakat, menjadi hal yang tidak masuk akal, apabila SOLAS & MARPOL yang telah diratifikasi belum dibuatkan dalam bentuk hukum nasional akan dipahami dan dilaksanakan dengan baik oleh masyarakat.
- \* Suatu aturan akan dapat berjalan efektif haruslah disesuaikan dengan kondisi sosiologis dan filosofis negara tersebut, sementara SOLAS & MARPOL adalah produk hukum yang dibuat untuk skala internasional, menjadi hal yang lucu, apabila serta merta (tanpa proses penyaringan) langsung diterapkan di Indonesia yang jelas-jelas sangat berbeda faktor sosiologis dan filosofisnya. Contoh alat-alat keselamatan yang ada di SOLAS & MARPOL

diperuntukkan untuk kapal yang berlayar di lautan bebas dan jangka waktu yang lama, akan menjadi hal yang sia-sia apabila alat-alat keselamatan tersebut diterapkan di perairan Ujung-kamal yang jenis perairannya berbeda dan jarak tempuhnya juga berbeda.

Dari dua hal tersebut diatas, dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa aturan-aturan mengenai pelayaran yang bersumber pada SOLAS & MARPOL, dilihat dari syarat formil harus segera ada perubahan menjadi undang-undang dan syarat materil tidak terpenuhi, sehingga dapat dipastikan tidak mampu aturan tersebut berjalan dengan efektif.

### **Keselamatan Pelayaran Tanggung Jawab Bersama**

Kejadian kecelakaan kapal dilaut selama Tahun 2007 ini, tidak bisa kita hanya menyalahkan satu pihak saja, khususnya operator kapal, mengingat unsur-unsur pemerintah juga mempunyai tanggung jawab dalam melakukan tugas sebagai pembina, sebagaimana yang tertuang dalam Undang-undang nomor 21 Tahun 1992 Bab IV, Pasal 5 ayat (1).

Selain itu, kami melihat ada beberapa unsur yang bertanggung jawab dalam melaksanakan keselamatan, yang kami bagi menjadi 6 unsur, yakni Unsur Penunjang, Unsur Langsung, Unsur Logistik, Unsur Tak Langsung, Unsur Penyelamatan dan Unsur investigasi,

Karena itu dapat disimpulkan bahwa

1. Perlunya segera dilakukan pembenahan aturan mengenai pelayaran, khususnya pemberlakuan Undang-undang Nasional hasil dari ratifikasi SOLAS & MARPOL.
2. Segera dibuatkannya aturan-aturan pelaksana yang lebih jelas, agar terdapat kepastian hukum.
3. Perlu segera dikaji ulang mengenai aturan-aturan mengenai pelayaran yang tidak efektif dan disesuaikan dengan kondisi bangsa dan negara Indonesia, sehingga tidak menjadi beban biaya bagi operator kapal.
4. Perlunya segera diambil suatu tindakan yang signifikan unsur-unsur yang bertanggung jawab dalam pelaksanaan keselamatan dalam pelayaran.
5. Mengkaji ulang mengenai aturan-aturan pemerintah yang mempengaruhi faktor-faktor pendapatan bagi operator kapal.



## PERLINDUNGAN ANAK MELALUI ZONA SELAMAT SEKOLAH (ZoSS)

Jakarta, Maret (Info Hubdat) - Sebanyak 18 Sekolah Dasar di 11 kota di Pulau Jawa kini telah dibangun sarana Zona Selamat Sekolah (ZoSS) untuk mengurangi korban kecelakaan akibat penyeberangan. Delapan Belas Sekolah Dasar tersebut terletak Jakarta, Bandung, Sukabumi, Demak, Semarang, Surakarta, Jogjakarta, Kota Malang, Kabupaten Malang, Surabaya, Sidoarjo dan untuk tahun 2007 direncanakan akan dibangun di luar pulau Jawa.

Dirjen Perhubungan Darat, Ir. Iskandar Abubakar saat pencaanangan Zona Selamat Sekolah baru-baru ini di Jakarta mengatakan, pembangunan rambu pembatasan kecepatan, marka jalan berwarna merah bertuliskan Zona Selamat Sekolah itu bertujuan untuk meningkatkan perhatian pengemudi terhadap penurunan batas kecepatan di ZoSS pada jam-jam sekolah.

Selain itu, Program inovatif ZoSS juga merupakan sebagai perwujudan kepedulian pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat untuk melaksanakan UU Perlindungan Anak No. 23 tahun 2002, katanya..

UU Perlindungan Anak No. 23 tahun 2002, pasal 22 disebutkan “Negara dan Pemerintah berkewajiban dan bertanggung jawab memberikan dukungan sarana dan prasarana dalam penyelenggaraan perlindungan anak”.

Dirjen Iskandar Abubakar mengatakan kelompok masyarakat murid seusai sekolah dasar termasuk dalam kelompok yang rentan terhadap bahaya lalu lintas, karena itu kelompok ini harus dibantu.

Dewasa ini fenomena di kota-kota besar menunjukkan semakin hilangnya hak pejalan kaki, baik di trotoar maupun di badan jalan. Banyak pengemudi kendaraan enggan memberi hak jalan bagi



para penyeberang, sekalipun ia sudah berjalan di atas zebra cross. Karena itu, di sepanjang koridor pantura, trans Sumatra dan jalan nasional lainnya, anak-anak yang harus bersekolah di koridor ini selalu dalam bahaya lalu lintas, katanya.

“Anak-anak yang berusia 5-15 tahun itu selama ini memang sulit menyeberang, sehingga dua persen dari 17.600 korban kecelakaan pada 2004 adalah anak berusia 5-15 tahun, karena itu ZoSS dimaksudkan untuk memberi kemudahan mereka dalam menyeberang,” tegasnya

### Zona Pengurangan Kecepatan

ZoSS adalah zona untuk memberikan kesempatan bagi para pengguna lalu lintas atau pengemudi untuk mengurangi kecepatan kendaraan di area sekolah pada jam-jam sekolah. Rambu pembatasan kecepatan di marka jalan berwarna merah itu bertuliskan Zona Selamat Sekolah.

Menurut penelitian, kecepatan rendah memberikan waktu reaksi yang lebih lama untuk mengantisipasi gerakan anak-anak yang spontan, tak terduga dan beresiko menimbulkan kecelakaan sehingga tidak menimbulkan kecelakaan di area sekolah tersebut .

Sebuah penelitian di Oregon Department of Transportation, Amerika Serikat (2006) mencatat bahwa pejalan kaki yang tertabrak kendaraan pada kecepatan 60 km/jam hampir selalu berakhir dengan kematian. Sedangkan pada kecepatan 45 km/jam, sebanyak 60 % dari korban mengalami luka berat yang kemungkinan akan ditanggung sepanjang sisa hidupnya (lihat gambar). Dengan dasar itu maka dapat disimpulkan bahwa setiap kecelakaan pada kecepatan rendah akan menimbulkan resiko yang lebih rendah.

### Tujuan ZoSS

Secara umum ZoSS mempunyai tujuan sebagai berikut:

1. Mendidik anak sedini mungkin untuk taat hukum – *beretika* – berempati dalam berlalu lintas di jalan serta peduli terhadap lingkungan.
2. Memotivasi guru dan orangtua murid untuk menjadi tokoh panutan anak dalam berlalu lintas.
3. Mendidik masyarakat sekitar sekolah selaku pengguna jalan untuk memberi hak jalan kepada pejalan kaki dan



A Guide to School Area Safety, Oregon Dept. of Transportation, 2006

pesepeda secara umum dan murid secara khusus.

4. Mencegah peluang terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Pembangunan prasarana perlengkapan jalan saja tidaklah cukup, karena tindakan *engineering* harus diikuti dengan *enforcement, education, encouragement and emergency response* dalam rangka menumbuhkan perilaku selamat. Karenanya untuk kepentingan edukasi dan motivasi, dalam program ZoSS ini dilengkapi dengan leaflet ZoSS bagi orangtua murid; buku Zeta serta CD lagu “Menyeberang” bagi anak-anak.

Untuk mengantarkan anak-anak ke khazanah keselamatan transportasi jalan, diluncurkan tokoh ZETA (Zebra Sahabat Kita) yang merupakan tokoh pilihan anak-anak yang diperoleh dari survey terbatas.

Kepada anak-anak diajarkan prinsip menyeberang agar selamat yaitu 4 T :

**\* Tunggu sejenak, \* Tengok kanan, \* Tengok kiri, \* Tengok kanan lagi.**

Kepada orangtua dan guru dibangkitkan kedarannya akan nilai-nilai keselamatan berlalu lintas.

Dengan demikian, ZoSS bukanlah masalah program semata, di dalamnya ada budaya dan tanggung jawab moral yang harus disampaikan dari generasi ke generasi melalui pembelajaran terkondisi (*conditional learning*), dan untuk mewujudkannya diperlukan kesabaran, komitmen dan konsistensi dari semua pihak untuk membangun perilaku selamat bagi masyarakat. Maka tak dapat dipungkiri, keselamatan anak adalah tanggung jawab bersama.

(Sumber : oleh: Direktorat Keselamatan Transportasi Darat Departemen Perhubungan)

## KESEPAKATAN STANDARISASI PENINDAKAN PELANGGARAN MUATAN DITANDATANGANI

Jakarta, Maret (Info Hubdat) – Kesepakatan standarisasi penindakan pelanggaran angkutan barang di Jembatan Timbang seluruh Jawa, Bali dan Lampung ditandatangani oleh delapan kepala Dinas Perhubungan Propinsi di Jakarta baru-baru ini. Kesepakatan tindakan pelanggaran tersebut dimaksudkan untuk menyeragamkan penurunan batas pelanggaran yang selama ini antar daerah berbeda, kata **Kasubdit Lalu Lintas Angkutan Jalan, Hotma Simanjuntak** kepada Tim *Info Hubdat* baru-baru ini.

Kesepakatan penurunan batas pelanggaran yang disepakati para kepala Dinas Perhubungan tersebut sebelumnya dilakukan dalam dua tahap. Kesepakatan pertama telah disepakati penurunan dari 90 persen menjadi 70 persen dan tahap ketiga pada enam bulan ke depan akan menurun mencapai 60 persen. “Artinya setiap kendaraan angkutan barang nantinya yang melebihi batas angkut melebihi 60 persen dari batas maksimal akan dikenakan sanksi pada jembatan timbang,” katanya.

Selain batas pelanggaran, katanya, dalam kesepakatan tersebut juga disetujui mengenai tata cara penindakan yang berupa penilangan atau penurunan barang di jembatan timbang, katanya.

Menurut dia, penurunan persentase pelanggaran itu bersifat gradual, artinya masih dalam bentuk sosialisasi selama enam bulan karena tindakan tersebut tidak bisa dilaksanakan secara drastis dengan mempertimbang peraturan-peraturan daerah yang masih berlaku. Perubahan Perda ini sulit karena Perda tersebut produk DPRD dengan pertimbangan yang disesuaikan kondisi sosial daerah. Meskipun dalam buku kir disebutkan batas pelanggaran tidak melebihi lima persen.

Dalam kesepakatan tersebut disebutkan perubahan batas pelanggaran tersebut dilakukan secara gradual karena kesepakatan ini ditujukan pada langkah sosialisasi.

Prinsipnya, katanya dengan kesepakatan tersebut aturan tetap ditegakkan tetapi pelaku pelanggaran tetap dikenakan sanksi apakah kembali ke daerah tujuan atau diturunkan muatannya.

Oleh karena itu dengan kesepakatan tersebut, akan mempermudah bagi angkutan barang yang melakukan pelanggaran untuk mengembalikan muatannya di daerah asal barang karena seluruh Jembatan Timbang di daerah Jawa, Bali dan Sumatera sudah mempunyai standar yang sama.

Selama ini, misalnya di daerah Jawa Timur Jembatan Timbang masih memperbolehkan pelanggaran melebihi 90 persen tetapi di daerah Jateng tidak diperbolehkan melebihi 70 persen maka kendaraan itu tidak boleh meneruskan perjalanannya atau kembali ke asal kendaraan tersebut. Ini kadang-kadang mempunyai peluang jalan damai bagi petugas lapangan dan sekaligus akan merepotkan bagi pemilik angkutan tersebut, katanya.

Kesepakatan itu nantinya, diharapkan akan mencapai tidak melebihi lima persen seperti yang tercantum di buku kir yang memberikan batas toleransi lima persen karena diperhitungkan dengan bobot peralatan yang dibawa.

### Peningkatan Pengawasan

Selama enam bulan berjalan, pihak Dephub akan melakukan pengawasan dengan sistim pelaporan. karena kepala-kepala jembatan timbang masih dalam pembinaan pusat jika di lapangan petugas masih terjadi pelanggaran kesepakatan maka akan dikenakan sanksi yang berlaku.

Untuk mendukung keberhasilan penekanan pelanggaran tersebut, kata Hotma, perlu diatur kembali tatacara penataan dimensi angkutan dalam pengujian kendaraan bermotor. “Selama enam bulan kedepan bila tata cara pengujian dilakukan dengan ketat maka penekanan penurunan pelanggaran tersebut dapat berhasil yang pengaruhnya adalah pada pengurangan kerusakan jalan raya,” katanya. Ia mencontohkan, mengnai truk pasir jika dia memiliki tinggi bak satu meter maka jika diisi penuh pasir maka tidak akan melanggar dari isi muatan, tetapi kenyataan sekarang truk pasir di tinggikan melebihi satu meter sehingga melanggar dari dimensi tersebut.

“Kecurangan-kecurangan inilah yang nantinya kita benahi secara pelan-pelan. Dan ini akan berhasil jika dilakukan pengamatan pengawasan pada pengujian kendaraan bermotor di daerah-daerah, yang kini di kelola oleh Pemerintah Daerah,” katanya. Karena tempat pengujian kendaraan bermotor milik pemma maka Dephub hanya mengadakan pembinaan bimbingan, katanya.

Dalam kesepakatan para kepala dinas tersebut, telah diatur tatacara pengujian secara strategis jika para pemilik kendaraan bermotor melanggar dia akan rugi secara ekonomis.

Yang lebih ekstrim adalah di daerah Sumatera, para kepala Dinas Perhubungan juga telah melakukan kesepakatan di Batam dengan penurunan pelanggaran hingga 25 persen, katanya. Untuk di daerah Sumatera penurunan itu disesuaikan dengan kondisi jalan di daerah itu, karena selain kondisi jalannya tidak mungkin untuk pelanggaran hingga 90 persen juga karena faktor keamanan di jalanan. Dengan sistim inilah diharapkan sinkronisasi pengujian dapat menurunkan pelanggaran muatan sehingga jalan raya akan menjadi awet.

Hotma mengatakan kesepakatan yang telah dilakukan dari tahun lalu dengan penurunan secara gradual dapat dilihat hasilnya yaitu setelah ada banjir tidak banyak jalan rusak dibanding banjir sebelumnya banyak jalan yang rusak.

Ini berarti, kata Hotma bahwa langkah tersebut secara tidak langsung dapat meringankan dana APBN untuk perawatan jalan, sehingga diharapkan dengan penurunan anggaran perawatan jalan tersebut dapat dikompensasi pada biaya operasional termasuk perawatan jembatan timbang. “Pak dirjen menargetkan setelah kesepakatan tersebut berjalan tidak ada jalan rusak akibat banjir, kecuali jika karena terjadi kelongsoran atau bencana alam lainnya,” katanya.

Oleh karena itu perlu dukungan semua pihak untuk melakukan kesepakatan tersebut terutama para pemilik angkutan barang agar menaati peraturan yang ada, kata Hotma kepada Tim Redaksi *Info Hubdat*. Penandatanganan delapan kepala dinas perhubungan propinsi se-Jawa, Bali, dan Sumatera tersebut disaksikan oleh **Direktur Lalu Lintas Angkutan Jalan Suroyo Alimoeso**.

REGULASI OTOMOTIF DUNIA :

## “UNITED NATION – ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE (UN-ECE) REGULATION”

Oleh : Mohammad Malawat

*Tuntutan globalisasi di bidang otomotif menjadi konsekwensi bagi negara-negara yang memiliki industri otomotif untuk membuat regulasi otomotif yang sesuai dengan tuntutan tersebut. Indonesia sebagai salah satu negara anggota ASEAN dan negara anggota Kerjasama Ekonomi Asia Pasifik (APEC) dituntut juga untuk meningkatkan kualitas dari produk otomotifnya. Karena itu, Departemen Perhubungan hendaknya mengambil langkah-langkah tepat sehingga tidak terjadi “gap” teknologi otomotif yang besar antara teknologi dalam negeri dan teknologi dunia yang mengadopsi ECE Regulation.*

**UNITED NATION**-Economic Commission for Europe Regulation atau UN-ECE Regulation adalah suatu regulasi otomotif (technical regulation) yang dibuat oleh suatu komisi ekonomi untuk wilayah Eropa dengan tujuan keseragaman kualitas kendaraan bermotor di seluruh dunia. Sebenarnya komisi ekonomi untuk wilayah Asia dan Pasifik terdapat juga di UN namun komisi ini belum membuat regulasi atau standar otomotif. Hal ini mendorong negara-negara di Asia dan Pasifik cenderung mengadopsi UN-ECE Regulation tersebut.

UN-ECE Regulation pada dasarnya hanya menyediakan kerangka (frame) bagi negara-negara untuk menyusun regulasi atau standar keselamatan (safety regulation) bagi otomotif di negaranya masing-masing. UN-ECE Regulation disusun dengan memperhatikan 3(tiga) hal pokok dari otomotif, yaitu:

- a. Keselamatan (Safety);
- b. Lingkungan (Environmental);
- c. Penyelamatan Sumber Energi (Energy Consevation)

Dari ketiga hal pokok tersebut kemudian diuraikan menjadi 122 Regulasi (Sumber : Studi Kelaikan Peningkatan BPLJSKB, Bekasi 2006). Regulasi keselamatan bagi otomotif di tiap negara sangat bergantung pada kondisi perkembangan otomotif dan industrinya. Setiap negara bebas menentukan regulasi mana yang akan diadopsi dari UN-ECE Regulation.

Dalam hal harmonisasi standar dan sertifikasi kendaraan bermotor, negara-negara anggota PBB menjadikan Agreement 1958 sebagai acuan. Agreement tersebut menetapkan bahwa bagi negara-negara yang telah mengadopsi UN-ECE Regulation harus mempersiapkan diri untuk melakukan kesepakatan sertifikasi (kontrak kerjasama saling mengakui) dengan negara-negara lain yang juga telah mengadopsi UN-ECE Regulation.

Kesepakatan kerjasama dalam hal sertifikasi kendaraan bermotor ini disebut Mutual Recognition of Approvals (MRA). Jadi, pada prinsipnya Agreement 1958 mempunyai tujuan menyediakan prosedur untuk membuat keseragaman pandangan terhadap kendaraan bermotor baru dan peralatan kendaraan bermotor dan saling menerima penerbitan sertifikat kendaraan bermotor dengan menggunakan UN-ECE Regulation.

MRA mempunyai tujuan menyederhanakan prosedur sertifikasi kendaraan bermotor antara negara-negara yang menandatangani kontrak kerjasama. Keuntungan harmonisasi Technical Regulations dan MRA adalah :

- § Bagi pemakai kendaraan bermotor, memiliki banyak pilihan kendaraan impor dengan harga yang rendah.
- § Bagi administrasi, meng-akibatkan lancarnya distri-busi internasional, efisien dalam membuat standar, dan efisien dalam menguji.

§ Bagi manufaktur, meningkatkan efisiensi dalam hal membuat dan memproduksi, seragamnya spesifikasi komponen, efisien dalam mencapai persetujuan (approvals), dan efisien dalam inventory management.

### Agreement 1958 dan Agreement 1998

Di samping kesepakatan Agreement 1958 itu, terdapat pula kesepakatan lain yaitu Agreement 1998. Kedua kesepakatan ini mempunyai kesamaan pada regulasi teknisnya untuk Pengujian Tipe (Type



Approvals). Namun yang membedakan adalah Agreement 1998 tidak mengatur mengenai MRA.

Pada UN-ECE tersebut terdapat Working Party 29 (WP29) yang merupakan forum dunia untuk harmonisasi peraturan kendaraan bermotor.

WP29 terdiri atas working party yang membahas hal-hal sebagai berikut :

- a. GRB, working party on NOISE (kebisingan);
- b. GRE, working party on LIGHT AND LIGHT SIGNALLING (lampu dan signal lampu);
- c. GRPE, working party on POLLUTION AND ENERGY (polusi dan energi);
- d. GRRF, working party on BRAKES AND RUNNING GEAR (rem dan roda gigi);
- e. GRSG, working party on GENERAL SAFETY PROVISIONS (ketentuan keselamatan umum)
- f. GRSP, working party on PASSIVE SAFETY (keselamatan pasif)

Ada 4 (empat) hal pengujian pada UN-ECE regulation yang terkait dengan kendaraan secara keseluruhan yaitu, gas buang

(emission), kebisingan (noise), rem (brake), dan tabrakan (collision). Pengujian gas buang telah diterapkan melalui Surat Keputusan Menteri Lingkungan Hidup Nomor 141 tahun 2003, sedangkan pengujian kebisingan sementara ini sedang dipersiapkan untuk penerapannya. Pengujian rem dan tabrakan sama sekali belum ada perkembangannya.

Adapun kendaraan bermotor yang diuji dikategorikan atas :

- a. Kategori M, kendaraan bermotor jenis mobil penumpang
- b. Kategori N, kendaraan bermotor jenis mobil barang
- c. Kategori O, kendaraan bermotor jenis gandengan dan tempelan
- d. Kategori L, kendaraan bermotor jenis sepeda motor roda dua dan roda tiga.

Bagi negara-negara yang akan mengadopsi UN-ECE Regulation dapat menghadiri WP 29 untuk mendapat penjelasan lebih lengkap tentang regulasi tersebut. Indonesia diharapkan dapat berpartisipasi pada WP 29 untuk dapat dengan baik menerapkan UN-ECE Regulation tersebut.

## MENGENAL JAPAN AUTOMOBILE STANDARDS INTERNATIONALIZATION CENTER (JASIC)

Jepang sebagai negara industri otomotif terbesar di kawasan Asia berkepentingan untuk segera melaksanakan tuntutan harmonisasi otomotif dunia itu dengan membentuk Japan Automobile Standards Internationalization Center (JASIC).

Pusat JASIC yang didirikan 1983 itu, bertujuan membantu pemerintah Jepang guna mendorong harmonisasi global di bidang regulasi otomotif dan saling pengakuan atas pengujian tipe kendaraan bermotor tiap-tiap negara.

JASIC yang berkantor pusat di Tokyo, Jepang itu mempunyai kantor cabang di New York, AS dan Geneva, Swiss.

Badan itu juga ditunjuk oleh APEC untuk membantu negara-negara di kawasan Asia dalam melakukan harmonisasi internasional regulasi kendaraan bermotor.

Sejak Oktober 1998, telah diselenggarakan 10 kali pertemuan yang bertujuan untuk merealisasikan harmonisasi internasional regulasi kendaraan bermotor dan saling pengakuan persetujuan (MRA). Secara akumulasi lebih dari 1300 peserta dari pemerintahan di 16 negara Asia (Brunei Darusalam, China, Hong Kong, India, Indonesia, Jepang, Korea, Malaysia, Philippina, Singapura, China Taipei, Thailand, Vietnam, Laos PDR, Myanmar dan Cambodia), turut berperan serta dalam pertemuan tersebut.

JASIC Government and Industry Meeting yang diselenggarakan dalam rangka Harmonisasi Regulasi Internasional bidang otomotif bertujuan pula meningkatkan partisipasi dan keanggotaan negara-negara Asia dalam forum WP 29 (forum dunia untuk harmonisasi regulasi otomotif), saling bertukar informasi dan kerjasama antar negara Asia untuk regulasi otomotif, dan juga dengan industri.

Program tahunan JASIC Asia G/I Meeting dari tahun 1997:

### Seri 1 : 1997-2000

- Sidang 1 (1997) di Jepang (WP 29 dan ECE Introduction)
- Sidang 2 (1998) di Jepang (Identification each Country Problem)
- Sidang 3 (1999) di China (ECE Technical Issues & ECE Country Participation Report)
- Sidang 4 di Thailand (Action Plan and Commitment on WP-29/ECE Regulation)

### Seri 2: 2000-2002

- Sidang 5 (2001) di Malaysia (Action Plan Position & Recommendation)
- Sidang 6 (2002) di Indonesia (Participation on WP29 and ECE Regulation)
- Sidang 7 (2002) di Philipina (Realization of ECE regulation Adoption and WP 29 Participation)

### Seri 3: 2003-2004

- Sidang 8 (2003) di Vietnam (Realization of ECE regulation Adoption and WP 29 Participation)
- Sidang 9 (2004) di Thailand (Realization of ECE regulation Adoption and WP 29 Participation)

### Seri 4: 2005-2007

- Sidang 10 (2005) di Malaysia (Accession to 1858/



JASIC  
Asia G/I Meeting

1998 Agreement and Improved the Asian presence in WP29)

- Sidang 11 (2006) di Indonesia (Accession to 1858/1998 Agreement and Improved the Asian presence in WP29)

Sidang ke 11 yang diselenggarakan di Jakarta tanggal 28-30 November 2006 merupakan pertemuan kedua dari seri ke 4 pertemuan ini. Tema seri ke 4 ini adalah "Keikutsertaan dalam 1958/1998 Agreement dan meningkatkan kehadiran Negara-negara Asia dalam forum WP29".

Program pertemuan ini terdiri atas 2 hari pertemuan dan 1 hari kunjungan teknis.

Pada tanggal 28 Nov 2006, informasi dari pemerintah/ industri dan status harmonisasi di wilayah Asia.

Pada hari kedua, 29 Nov 2006 membahas

- Persiapan yang harus dilakukan oleh Negara-negara yang akan ikut serta dalam 1958 Agreement
- Diskusi untuk mewujudkan harmonisasi sistem regulasi dan sertifikasi.

Pada hari ketiga, 30 Nov 2006, dilakukan kunjungan teknis di pabrik komponen, yaitu PT. Astra Otoparts dan PT. Inti Ganda Perdana/ PT Gemala Kempa Daya.

Selain melaksanakan sidang-sidang tersebut, JASIC juga memberikan technical assistance (bantuan teknis) bagi negara-negara Asia dalam mengadopsi UN-ECE Regulation.

Bantuan teknis tersebut berupa penyelenggaraan Asia Expert meeting, di mana telah dilakukan 8 kali Asia Expert meeting sejak tahun 2004. Indonesia telah menjadi penyelenggara untuk Asia Expert Meeting ke 2 tanggal 15 Juli 2005 tentang "Accession to the 1958 Agreement" dan Expert Meeting ke-8 tanggal 20 Februari 2007 tentang "Adoption the UN-ECE Regulation" yang dihadiri oleh kalangan pemerintah dan industri otomotif dan komponen otomotif.

Expert meeting ini mengkristalisasikan pembentukan komite nasional untuk persipan Indonesia menjadi anggota WP 29 sekaligus menjadi contracting party 1958 dan Agreement 1998 serta pengadopsian UN-ECE Regulation.

Direncanakan sekitar bulan Agustus atau Oktober 2007 akan diselenggarakan Expert Meeting tentang "Noise-UN ECE R41 dan R51" di Jakarta.

Melalui websitenya, [www.jasic.org](http://www.jasic.org), JASIC juga menginformasikan sidang-sidang WP 29 dan GRnya, serta menerbitkan CD Room berisi informasi terbaru amandemen regulasi teknis UN-ECE.

# KESEPAKATAN PENINGKATAN PENGAWASAN MUATAN ANGKUTAN BARANG

Oleh : I Made Suartika, MEngSc,  
Kasi Perlengkapan Jalan, Dit. LLAJ

*Pengawasan operasional terhadap kelebihan muatan angkutan barang sangat diperlukan karena masih terdapat 'gap' antara penyediaan (supply) prasarana jalan (daya dukung) dengan permintaan (demand) penggunaan angkutan yang besar (kapasitas angkutan dan kemampuan mesin).*

*Saat ini pemerintah masih dihadapkan pada kendala pembiayaan untuk membangun prasarana jalan dengan daya dukung MST 10 ton atau lebih.*

*Sementara itu Industri sangat membutuhkan penggunaan angkutan barang dengan kapasitas angkut yang besar untuk efisiensi biaya pengangkutan.*

Dari sekitar 34.000 Km jalan nasional ternyata baru ruas jalan Pantai Utara Pulau Jawa (Pantura) dan sebagian kecil ruas jalan di Propinsi Lampung yang sudah mempunyai daya dukung MST 10 Ton (jalan kelas II), selebihnya masih berdaya dukung MST 8 Ton (jalan kelas IIIA), pada sisi lain teknologi kendaraan bermotor untuk angkutan barang berkembang demikian pesat..

Melihat kondisi seperti ini, pengawasan muatan angkutan barang melalui jembatan timbang menjadi sangat penting agar angkutan barang dengan muatan yang melebihi kemampuan kendaraan dan kemampuan daya dukung jalan dapat diminimalisir. Berbagai upaya telah dilakukan untuk meningkatkan kinerja operasional jembatan timbang melalui program penanganan komprehensif lintas sektoral dalam policy statement, mullti axle policy, penyempurnaan sistem pajak (road user tax) namun belum memberikan dampak perbaikan yang signifikan.

Dengan bergulirnya Otonomi Daerah, Pemerintah daerah Propinsi mencoba untuk menerapkan 'denda langsung' berupa dispensasi ataupun restribusi terhadap pelanggaran kelebihan muatan dengan Peraturan Daerah, tetapi juga tidak

memberikan hasil yang memuaskan terhadap penurunan pelanggaran kelebihan muatan angkutan barang.

## **Kesepakatan penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor**

Mempertimbangkan kondisi tersebut, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat berupaya mencari solusi yang dapat memperbaiki tingkat pelanggaran kelebihan muatan yang terjadi. Dengan target agar pada musim hujan tahun 2007 tidak terjadi kerusakan jalan pada lintas utama (Jalintim dan Jalinteng Pulau Sumatera serta Pantura pulau Jawa) seperti yang terjadi pada tahun 2006, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat mencoba mengadopsi keberhasilan dari uji coba jembatan timbang metode baru di propinsi Sumatera Barat dan NAD tahun 2004 (bantuan Bank Dunia), khususnya yang berkaitan dengan penurunan batasan pelanggaran kelebihan muatan angkutan barang **secara bertahap**.

Sehubungan dengan hal tersebut maka dibuatlah rumusan untuk membuat kesepakatan pengoperasian jembatan timbang antar Kepala Dinas Perhubungan / LLAJ propinsi Lampung, Pulau Jawa dan Bali. Melalui pertemuan teknis yang dilaksanakan

Tahapan tindakan bersama yang disepakati, secara garis besar adalah sebagai berikut

NO.	TAHAPAN	KEGIATAN / AKSI
1.	25 APRIL S/D 17 MEI 2006	SOSIALISASI KEPADA MASYARAKAT
2.	18 MEI – 17 JULI 2006	* PENGEMBALIAN/PENURUNAN MUATAN KENDARAAN >90% JBI& PELANGGARAN s/d 89% JBI DIBERI SURAT PERINGATAN/TILANG
3.	18 JULI – 17 SEPTEMBER 2006	* PENGEMBALIAN / PENURUNAN MUATAN KENDARAAN >80% JBI& PELANGGARAN s/d 79% JBI DIBERI SURAT PERINGATAN/TILANG
4.	17 SEPTEMBER 2006 DST	* PENGEMBALIAN/PENURUNAN MUATAN KENDARAAN >70% JBI * PELANGGARAN s/d 69% JBI DIBERI SURAT PERINGATAN/TILANG

di Bandung pada tanggal 24 April 2006 dihadiri oleh seluruh Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi Lampung, pulau Jawa (termasuk DKI Jakarta) dan Propinsi Bali disepakati untuk melakukan **tindakan bersama yang seragam** dalam operasional jembatan timbang.

Di samping tahapan tersebut, disepakati juga untuk melakukan pengawasan secara intensif terhadap pelaksanaan kesepakatan ini baik oleh Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi maupun oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Darat.



Tabel Jumlah Pelanggaran per Kategori

Tingkat pelanggaran	Periode	Lampung	Banten	Jabar	Jateng	DIY	Jatim	Total
5-30% JBI	Periode 1 (17 Mei - 17 Juli 2006)	6,630	4,922	25,709	112,852	3,509	225,267	378,889
	Periode 2 (18 Juli - 17 September 2006)	4,819	5,558	13,773	47,211	3,914	273,094	348,369
	Periode 3 (18 September - Desember 2006)	3,659	-	35,120	127,245	5,445	268,350	439,819
30-50% JBI	Periode 1 (17 Mei - 17 Juli 2006)	305	273	10,232	65,462	2,479	1,628	80,379
	Periode 2 (18 Juli - 17 September 2006)	318	332	6,258	24,660	2,734	802	35,104
	Periode 3 (18 September - Desember 2006)	689	-	10,318	60,758	4,494	1,552	77,811
50-70% JBI	Periode 1 (17 Mei - 17 Juli 2006)	-	162	6,804	41,661	2,113	1,991	52,731
	Periode 2 (18 Juli - 17 September 2006)	-	284	3,049	18,178	2,878	1,409	25,798
	Periode 3 (18 September - Desember 2006)	-	-	9,755	41,660	4,182	4,096	59,693
>70% JBI	Periode 1 (17 Mei - 17 Juli 2006)	-	262	5,415	10,881	209	7,906	24,673
	Periode 2 (18 Juli - 17 September 2006)	-	244	2,559	2,658	560	5,051	11,072
	Periode 3 (18 September - Desember 2006)	-	-	1,522	1,066	337	985	3,910



Apabila ditemukan pelanggaran dari kesepakatan ini oleh petugas di lapangan, maka satu regu yang bertugas pada 'shift' tersebut tidak boleh bertugas di jembatan timbang selama periode waktu tertentu.

Kesepakatan yang sama juga diterapkan untuk wilayah pulau Sumatera yang dimulai Bulan Juni 2006,

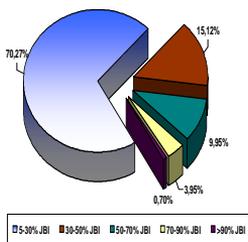
B e r b a g a i p e r t i m b a n g a n d i l a k u k a n n y a kesepakatan untuk menerapkan keseragaman penurunan batasan kelebihan muatan secara bertahap, yang pertama adalah karena pelanggaran kelebihan muatan sudah luar biasa

tingginya. Berdasarkan hasil fact finding bersama yang dilakukan di jalur Pantura Pulau Jawa oleh Ditjen Perhubungan Darat, Ditjen Bina Marga (Proyek Pantura) dan Pantap laik jalan bulan Pebruari 2005, kelebihan muatan angkutan barang sudah "untolerable".

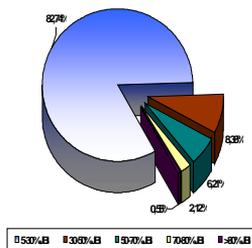
Angkutan semen beroperasi dengan beban gandar lebih dari 20 ton, angkutan besi/baja beroperasi dengan beban gandar antara 18-20 ton, angkutan pasir beroperasi dengan beban gandar lebih dari 26 ton dan angkutan barang kimia mengangkut dengan beban gandar 12 ton, padahal jalur Pantura pulau Jawa adalah jalan kelas II dengan beban gandar maksimum 10 ton. Oleh karena itu pengawasan melalui jembatan timbang harus ditingkatkan karena kemampuan daya dukung jalan masih terbatas.

Ke dua, ketentuan Peraturan Daerah (Perda) yang diterbitkan oleh Pemerintah Daerah Propinsi di Pulau Jawa khususnya yang mengatur tentang ketentuan dispensasi/retribusi kelebihan muatan, dalam prakteknya tidak mampu memberikan dampak yang signifikan terhadap penurunan kelebihan muatan.

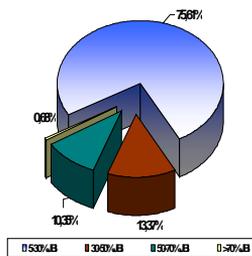
**Tahap 1: Batasan muatan 90% JBI**



**Tahap 2: Batasan muatan 80% JBI**



**Tahap 3: Batasan muatan 70% JBI**



Ke tiga, sampai dengan menjelang diterapkannya kesepakatan, antar jembatan timbang di propinsi yang bersebelahan tidak terdapat keseragaman tindak. Masing-masing menerapkan aturan lokal yang berbeda-beda, karena aturan nasional yang ada tidak aplikatif dan di sisi lain dengan otonomi daerah, pemerintah propinsi merasa berwenang untuk mengatur operasional jembatan timbang di wilayah masing-masing.

Ke empat, mempertimbangkan kondisi kelebihan muatan yang sudah demikian parah, tidak mungkin secara konsisten menerapkan ketentuan sebagaimana Keputusan Menteri Perhubungan No. KM. 5 Tahun 1995 tentang Penyelenggaraan Penimbangan Kendaraan Bermotor, yaitu batas kelebihan muatan yang diperbolehkan hanya 5% dari daya angkut, sementara kenyataannya yang beroperasi sudah lebih dari 100% daya angkut. Apabila dipaksakan penerapannya mungkin dapat menimbulkan dampak sosial dan ekonomi yang tidak kita inginkan. Keputusan Menteri tersebut adalah produk hukum sebelum otonomi daerah dan banyak ketentuan lainnya yang sudah tidak relevan lagi.

Ke lima, pentahapan tersebut memberikan waktu yang cukup bagi pemerintah untuk menyempurnakan regulasi yang ada termasuk kebijakan penarifan, menyiapkan sarana dan prasarana pendukungnya serta sosialisasi kepada industri, transporter/pengemudi dan pemilik barang tentang dampak kelebihan

muatan terhadap keselamatan lalu lintas, kerusakan jalan serta kelancaran roda ekonomi. Pemerintah Daerah Propinsi sebagai ujung tombak operasional jembatan timbang dapat melakukan perbaikan terhadap kinerja petugas. Sementara itu industri, transporter/pengemudi dan pemilik barang memiliki waktu yang cukup untuk menyesuaikan pola angkutannya (jenis angkutan dan tata cara mengangkutnya).

**Hasil pelaksanaan Kesepakatan**

Dari tabel di atas terlihat bahwa terjadi penurunan pelanggaran muatan yang sangat signifikan khususnya yang lebih besar dari 70% JBI dari hampir 25.000 pelanggaran pada periode pertama, menjadi 11.000 pelanggaran pada periode ke dua dan hanya tinggal hampir 4.000 pelanggaran yang lebih besar dari 70% JBI pada periode ke tiga. Apabila dibandingkan antara periode awal dengan tahap ke tiga, pelanggaran kelebihan muatan di atas 70% JBI berkurang hampir 85% dalam kurun waktu 6 bulan.

Terlepas dari masih terdapatnya penyimpangan dalam pelaksanaan, pencapaian ini sangat fantastik. Pada awalnya sempat ada keraguan tentang efektifitas Kesepakatan ini, namun dengan konsistensi dan kesungguhan dari jajaran Ditjen Perhubungan Darat, Dinas Perhubungan/LLAJ Propinsi Lampung, Pulau Jawa dan Bali serta petugas di lapangan, kesepakatan ini memberikan hasil yang sangat baik.

Pie-Chart di atas menggambarkan bagaimana industri, pemilik barang dan/atau transporter /pengemudi menyesuaikan jumlah muatannya dengan ketentuan kesepakatan. Pada tahap awal kesepakatan, walaupun sempat mendapat sedikit perlawanan di lapangan, tingkat pelanggaran lebih dari 100% JBI yang sebelumnya mencapai lebih dari 5% dari total pelanggaran, di akhir tahap pertama dapat diturunkan menjadi hanya tinggal 0,7%. Terjadi penurunan persentase tingkat pelanggaran muatan yang lebih dari 70% JBI dari 4,65% (0,70% + 3,95%) pada akhir tahap pertama menjadi hanya sebesar 0,68% di akhir tahap ke tiga.

#### **Tabel Jenis Penindakan yang dilakukan**

Dari tabel di atas dapat dilihat keberhasilan pelaksanaan kesepakatan berdasarkan jenis penindakan yang dilakukan petugas di lapangan. Jumlah surat tilang yang dikeluarkan terjadi penurunan dari 25.068 di akhir tahap pertama menjadi 9.752 surat tilang pada akhir tahap ke tiga. Jumlah angkutan yang diturunkan muatannya menurun dari 1.334 kendaraan menjadi 760 kendaraan pada akhir tahap ke tiga (walaupun terjadi peningkatan dari tahap ke dua ke tahap ke tiga). Sementara itu jumlah kendaraan yang dikembalikan (tidak boleh melanjutkan perjalanan) menurun dari 2.539 kendaraan di akhir tahap pertama menjadi 1.528 pada akhir tahap ketiga.

Selain itu berdasarkan hasil monitoring di lapangan ditentukan bahwa para pengemudi/ transporter mendukung sepenuhnya kesepakatan ini, karena pemilik barang tidak bisa memaksa pengemudi/ transporter mengangkut barang dengan tarif yang rendah. Dengan kesepakatan ini (keseragaman tindak antar jembatan timbang) 'nilai tawar' pengemudi/ transporter menjadi meningkat. Kalau tarif terlalu rendah yang ditawarkan pemilik barang, maka pengemudi/ transporter berani menolak mengangkut barangnya. Sesuatu yang sebelumnya tidak bisa dilakukan.

#### **Evaluasi Kesepakatan**

Kesepakatan penyelenggaraan penimbangan kendaraan bermotor tersebut dilakukan evaluasi secara periodik setiap dua bulan sekali yang dihadiri Direktur Jenderal Perhubungan Darat, Direktur LLAJ dan para Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ propinsi Lampung, Pulau Jawa dan Bali. Evaluasi pertama dilakukan pada bulan Juni 2006 di Jakarta, ke dua bulan September 2006 di Bali dan evaluasi ke tiga dilaksanakan pada bulan Pebruari 2007 di Surabaya.

Dari Hasil Evaluasi terakhir di Surabaya para Kepala Dinas Perhubungan/LLAJ propinsi Lampung, Pulau Jawa dan Bali sepakat untuk melanjutkan kesepakatan yang telah berjalan tahun 2006 dengan penurunan batasan pelanggaran kelebihan muatan menjadi 60% JBI yang penerapannya dimulai tanggal 1 Juni 2007. Selama kurun waktu bulan Pebruari sampai dengan Mei 2007 dilakukan peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan batasan muatan 70% JBI, perbaikan terhadap aspek lain seperti pengawasan dimensi kendaran barang (perusahaan karoseri), peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan pengujian kendaran bermotor serta sosialisasi yang lebih intensif terhadap industri-industri besar, transporter dan pemilik barang.

Sementara itu hal-hal di luar pelaksanaan penimbangan kendaraan bermotor yang perlu penyempurnaan meliputi antara lain aspek kendaraan, prasarana jalan dan moda transport shifting. Dari aspek kendaraan, beberapa hal yang perlu penyempurnaan dan pengembangan antara lain pengawasan dimensi kendaran barang (perusahaan karoseri), kebijakan untuk mendorong angkutan barang dengan 'multi-axle', peningkatan pengawasan terhadap pelaksanaan pengujian kendaran bermotor, pengawasan terhadap impor kendaraan barang dan kebijakan tentang ban kendaraan (jumlah 'fly-rating') yang berpengaruh terhadap kekuatan ban.

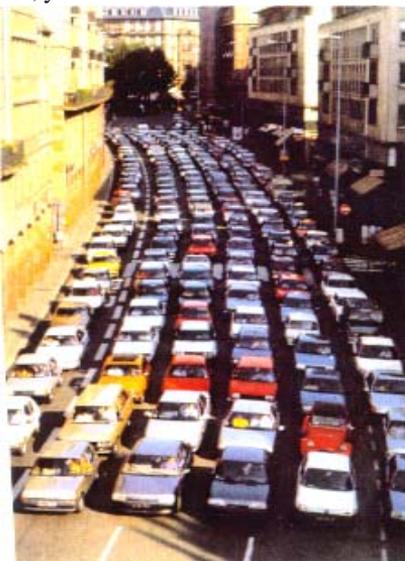
# PERTUMBUHAN SEPEDA MOTOR DAN FENOMENA OJEK

(TINJAUAN BERDASARKAN UU LLAJ NOMOR 14 TAHUN 1992)

Oleh Amirulloh, SsiT,MM

Wilayah perkotaan di beberapa daerah di Indonesia terus mengalami perkembangan yang cukup pesat, di mana terjadi penyebaran daerah hunian ke daerah pinggiran (sub-urban) karena semakin terbatasnya lahan di daerah perkotaan, sehingga merubah tata guna lahan pada daerah-daerah pinggiran dari fungsi pertanian menjadi kawasan pemukiman dan kawasan industri. Kondisi tersebut mengakibatkan terjadinya pergerakan yang terpusat, yakni masyarakat yang tinggal di daerah pinggiran bergerak menuju pusat kegiatan yang berada di daerah perkotaan untuk melakukan segala aktivitasnya untuk bekerja, pendidikan dan sosial serta aktivitas lainnya.

Untuk mengakomodir tingginya pergerakan masyarakat antara pusat kota menuju ke daerah pinggiran dibutuhkan 2 (dua) hal yang sangat mendasar, yaitu :



## 1. Tersedianya Prasarana Jalan yang Memadai

Prasarana jalan sangat dibutuhkan sebagai ruang untuk kendaraan melakukan pergerakan. Namun sayangnya ruang jalan yang terse-



masih sangat terbatas. Pemerintah tidak mempunyai cukup dana untuk membangun jaringan jalan yang dapat menjangkau seluruh wilayah. Sementara itu di sisi lain pertumbuhan kendaraan bermotor terus mengalami peningkatan yang cukup pesat.

Sebagai perbandingan di wilayah DKI Jakarta, rata-rata pertumbuhan panjang jalan per tahun hanya 1%, sedangkan rata-rata pertumbuhan kendaraan bermotor per tahunnya 11%. Jumlah yang tidak seimbang ini menyebabkan terjadinya kemacetan lalu lintas akibat ruas jalan yang tersedia tidak mampu menampung jumlah kendaraan yang ada. Kemacetan lalu lintas dapat ditemui setiap saat, khususnya pada jalan-jalan utama yang menuju lokasi-lokasi tempat kegiatan.

## 2. Tersedianya Sarana Angkutan Umum yang Memadai

Keberadaan angkutan umum yang

memadai dengan pelayanan yang cepat, aman dan nyaman serta memiliki jaringan trayek yang menjangkau seluruh wilayah merupakan dambaan bagi seluruh masyarakat khususnya masyarakat golongan menengah ke bawah (*Captive Rider*). Ada 3 (tiga) kriteria yang diinginkan oleh masyarakat terhadap pelayanan angkutan umum yaitu :

- a. Waktu tempuh yang cepat, aman dan nyaman;
- b. Biaya angkutan yang murah dan;
- c. Tidak banyak melakukan perpindahan (transfer moda).

Namun sayangnya hal tersebut belum dapat dilayani oleh angkutan umum yang ada pada saat ini. Masyarakat dihadapkan pada pilihan bahwa untuk melakukan perjalanan dengan angkutan umum membutuhkan waktu yang cukup lama karena pengemudi seringkali lama “*ngetem*” serta banyaknya kemacetan, angkutan umum yang tidak aman karena pengemudinya mengemudi ugal-ugalan untuk memenuhi setoran dan angkutan umum yang tidak nyaman dimana didalamnya banyak terdapat pengamen dan pedagang asongan bahkan pencopet. Untuk sampai ketempat tujuan, masyarakat harus banyak berganti moda dan ini tentu saja membutuhkan biaya yang tidak murah, sedangkan pelayanan angkutan umum yang tidak banyak berganti moda (taksi) tarifnya sangat mahal.

### B. Perkembangan Sepeda Motor

Dengan kondisi yang ada, masyarakat berupaya mencari alternatif lain yaitu kendaraan bermotor yang cepat, murah dan bersifat door to door. Sepeda motor sebagai salah satu jenis kendaraan menjadi pilihan utama bagi masyarakat. Kondisi tersebut didukung dengan adanya berbagai lembaga keuangan yang dapat memberikan kemudahan untuk memiliki sepeda motor. Kemudahan yang diberikan berupa pemberian kredit jangka panjang dengan uang muka yang rendah dengan proses dan persyaratan yang mudah. Berdasarkan data dari kepolisian, pada tahun 2003 jumlah kendaraan bermotor adalah sebanyak 71,04 % dari total seluruh kendaraan yang ada. Data kendaraan bermotor untuk tahun 2003 adalah

JENIS	JUMLAH (000.000)	%
Sepeda Motor	23.3	71.04
Mobil Penumpang	5.1	15.55
Mobil Barang	3.1	9.45
Mobil Bus	1.3	3.96
TOTAL	32.8	100

Jumlah sepeda motor tersebut akan terus mengalami peningkatan karena berdasarkan data Asosiasi Sepeda Motor Indonesia (AIS) penjualan terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Data penjualan sepeda motor sejak tahun 1997 adalah :

No	Tahun	Jumlah Penjualan (000.000)	%
1	1997	1.8	-
2	1998	0.43	-76.11
3	1999	0.49	13.95
4	2000	0.86	75.51
5	2001	1.58	83.72
6	2002	2.29	44.94
7	2003	2.81	22.71
8	2004	3.9	38.79
9	2005*)	4.6	17.95

\*) Target Penjualan

Jumlah kendaraan bermotor yang cukup tinggi menimbulkan dampak yang cukup besar baik dampak positif maupun dampak negatif. Dampak positif yang muncul selain yang dinikmati oleh masyarakat juga yang dirasakan oleh Pemerintah antara lain dengan pendapatan berupa pajak sepeda motor yang jumlahnya sangat besar selain itu pendapatan dari biaya parkir juga cukup besar.

Selain dampak positif, banyak juga dampak negatif yang muncul akibat pertumbuhan sepeda motor yang cukup tinggi. Dampak negatif yang muncul antara lain:

1. Banyak bermunculannya tindak pidana yang berhubungan dengan sepeda motor;

2. Pelanggaran terhadap Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 43 Tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan khususnya berkaitan dengan pelanggaran terhadap perlangkapan jalan dan tata cara berlalu lintas;
3. Tingginya tingkat kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh sepeda motor.

Sebagai gambaran tercatat bahwa jumlah kecelakaan lalu lintas jalan yang terjadi pada tahun 2004 adalah sebanyak 17.732 kejadian yang melibatkan 14,223 unit sepeda motor (80,21%). Selain itu, perlu diketahui pula bahwa 8 dari 10 kecelakaan lalu lintas melibatkan sepeda motor, dimana 1 dari 3 pengendara sepeda motor yang terluka mengalami cedera kepala (gegar otak) dan cedera kepala berat yang mengakibatkan kerusakan otak permanen.

Melihat kondisi tersebut, Pemerintah dituntut untuk melakukan upaya-upaya maksimal untuk mengurangi jatuhnya lebih banyak korban yang disebabkan oleh sepeda motor. Upaya-upaya yang perlu dilakukan adalah :

1. Memperketat proses pemberian Surat Izin Pengemudi;
2. Memberikan sanksi yang tegas terhadap setiap pelanggaran lalu lintas;
3. Menegaskan kembali kewajiban menggunakan helm bagi pengendara motor di Indonesia. Hal ini telah diberlakukan sejak tahun 1986 dan diatur kembali dalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diatur dalam pasal 23 ayat 1 huruf e, dan ayat 2 mengenai kewajiban penggunaan helm, serta pasal 21 ayat 2 dan 3 mengenai ketentuan pidana. Selain kewajiban penggunaan helm, juga ditekankan kembali mengenai kualitas dan kuantitas kepatuhan para pengendara sepeda motor yang tidak rutin menggunakan helm serta kualitas helm untuk berkendara itu sendiri, yaitu helm yang tujuan pemakaiannya bukan untuk sepeda motor (helm proyek, helm plastik, helm sepeda dll.), serta penggunaan helm yang tidak diikat dengan baik. Penggunaan helm yang tidak memenuhi syarat ini, tidak akan memberikan perlindungan terhadap kepala pengendara jika mengalami

kecelakaan dan mengakibatkan fatalitas jika terjadi benturan. Dengan sosialisasi penggunaan helm ini, diharapkan dapat menggugah semua lapisan masyarakat, khususnya bagi pengendara sepeda motor untuk menyadari betapa pentingnya manfaat helm bagi keselamatan

Melihat pentingnya penggunaan helm yang baik dan memenuhi syarat sudah saatnya bagi Pemerintah untuk mengeluarkan ketentuan yang mewajibkan kepada seluruh industri sepeda motor untuk memberikan 2 (dua) buah helm untuk setiap pembeli kendaraan bermotor. Ketentuan dimaksudkan agar helm tersebut dapat digunakan oleh pengemudi kendaraan dan penumpangya.

### C. Ojek Sebagai Angkutan Alternatif serta Permasalahannya

"Permasalahan lain" yang muncul akibat dari semakin banyaknya jumlah sepeda motor adalah munculnya ojek sebagai angkutan alternatif. Maraknya ojek adalah disebabkan karena terjadinya "Kekosongan Pelayanan" angkutan umum baik dalam kawasan pemukiman maupun antara kawasan pemukiman dengan kawasan lainnya (industri, perdagangan, perkantoran). Kekosongan



tersebut diisi oleh sebagian anggota masyarakat dengan menyediakan angkutan ojek. Fenomena ojek ini selain terjadi di daerah pinggiran wilayah perkotaan, juga terjadi dalam wilayah perkotaan yang juga terjadi kekosongan atau kekurangan jumlah pelayanan angkutan yang menghubungkan daerah hunian dengan simpul terdekat dalam jaringan trayek perkotaan, maupun yang menghubungkan kawasan satu dengan kawasan lainnya karena

waktu operasi ojek hampir 24 Jam.

Di Jakarta fenomena ojek ini mulai muncul sekitar tahun 1990-an bersamaan dengan diberlakukannya larangan pengoperasian becak. Namun jumlahnya terus meningkat pesat khususnya sejak terjadinya krisis ekonomi pada tahun 1997. Sulitnya mendapatkan pekerjaan menyebabkan sebagian besar masyarakat menjadikan pekerjaan sebagai pengemudi ojek sebagai jenis pekerjaan baru. Di sisi lain pelayanan angkutan umum yang semakin buruk dan jumlahnya yang tidak memadai dengan waktu operasi yang terbatas serta kondisi lalu lintas yang terus mengalami kemacetan ikut menyuburkan berkembangnya ojek sebagai angkutan umum. Pada saat ini ojek justru semakin dibutuhkan oleh masyarakat. Kita mungkin pernah mendengar atau membaca melalui media massa, beberapa Menteri pernah menggunakan ojek untuk menghadiri rapat akibat terjebak kemacetan. Ojek menjadi salah satu jenis pelayanan angkutan yang paling efektif yaitu pelayanan angkutan yang dapat digunakan setiap waktu serta wilayah pelayanan yang cukup luas dengan biaya yang relatif murah.

Seiring dengan semakin banyaknya kemudahan untuk memiliki sepeda motor serta dengan harga yang cukup murah keberadaan ojek juga semakin tidak terkendali. Oleh sebab itu, pada saat ini kita dapat melihat jejeran pengemudi ojek disetiap persimpangan, mulut jalan, pusat perbelanjaan, gedung perkantoran serta pusat-pusat keramaian lainnya. Bahkan dilokasi-lokasi yang terlarang seperti di gerbang tol dan trotoar serta di badan jalan banyak pengemudi ojek yang berjejeran menunggu penumpang. Kondisi tersebut mengindikasikan bahwa jumlah ojek yang ada sudah melebihi permintaan/kebutuhan yang ada (*Over Supply*). Akibat yang muncul pada waktu pengemudi ojek menunggu penumpang adalah :

1. Terjadinya kemacetan lalu lintas akibat penggunaan sebagian badan jalan, kemacetan tersebut terkesan disengaja agar masyarakat menggunakan ojek;
2. Pejalan kaki terpaksa berjalan di badan jalan akibat trotoar yang ada digunakan sebagai tempat parkir ojek;
3. Mengganggu kenyamanan orang lain akibat para pengemudi ojek harus

berebutan membuntuti penumpang yang baru turun dari angkutan umum.

Permasalahan lain juga muncul ketika pengemudi ojek telah mendapatkan penumpang, seperti :

1. Kesemrawutan di jalan dimana hampir sebagian besar pengemudi ojek tidak mentaati tata cara berlalu lintas seperti melanggar lampu lalu lintas, rambu dan marka jalan bahkan banyak pengemudi ojek yang beroperasi dengan melawan arus lalu lintas.
2. Tidak terjaminnya keselamatan penumpang karena banyak pengemudi ojek yang tidak membawa helm untuk membawa penumpang walaupun membawa helm, helm tersebut tidak memenuhi standar keselamatan.

#### **D. Tinjauan Berdasarkan UU Nomor 14 Tahun 1992**

Didalam Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Tentang Angkutan Jalan disebutkan bahwa Pengangkutan orang dengan kendaraan bermotor dilakukan dengan menggunakan SEPEDA MOTOR, mobil penumpang, mobil bus dan kendaraan khusus (Pasal 2 PP 41/1993). Ketentuan ini dipertegas lagi dalam dalam Pasal 4 yang menyatakan bahwa pengangkutan orang dengan KENDARAAN UMUM dilakukan dengan menggunakan MOBIL BUS dan MOBIL PENUMPANG. Untuk lebih jelas pengaturan angkutan berdasarkan UU Nomor 14/1992 dan PP 41/1993 adalah sebagaimana **gambar (1)**.

Melihat gambar (1) tersebut, sepeda motor memang dapat digunakan untuk melakukan kegiatan pemindahan orang dari satu tempat ketempat lain (angkutan) namun sepeda motor tersebut tidak dikategorikan sebagai angkutan umum. Ketentuan tersebut semakin dipertegas lagi didalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM. 35 Tahun 2003 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang di Jalan dengan Kendaraan Umum. Penggolongan angkutan umum berdasarkan KM. 35/2003 adalah sebagaimana **gambar (2)**:

Untuk dapat dikategorikan sebagai angkutan umum, secara umum suatu jenis angkutan harus memenuhi kriteria:



Gambar (1)

1. Dapat dilakukan oleh badan hukum Indonesia atau Warga Negara Indonesia/WNI (Pasal 41 ayat (1) UU 14/1992);
2. Memungut bayaran (Pasal 35 UU 14/1992);
3. Dilaksanakan dalam trayek tetap dan teratur atau tidak dalam trayek (Pasal 37 ayat (2) UU 14/1992);
4. Memiliki izin (Pasal 41 UU 14/1992);
5. Warna tanda kendaraan bermotor adalah dasar kuning, tulisan hitam (Pasal 178 PP 44 Tahun 1993).

Selain ketentuan-ketentuan tersebut diatas, terhadap para pengemudi angkutan umum juga berlaku ketentuan mengenai :

1. Memahami tata cara berlalu lintas (Pasal 21 s/d 24 UU 14/1992);
2. Memahami tata cara pengangkutan penumpang (Pasal 51 PP 41 Tahun 1993).

**E. Saran**

Dari aspek sosial suka atau tidak suka, diakui secara formal atau tidak, ojek sepeda motor sudah menjadi moda angkutan populer. Bukan hanya di kalangan kelas bawah rakyat jelata, tetapi juga kalangan kelas menengah ke atas bahkan para Menteri pernah menggunakan jasa angkutan ojek walaupun dalam pengoperasian banyak dampak negatif yang ditimbulkan. Sementara itu dari aspek ekonomi, ojek sepeda motor menjadi katup penyelamat perekonomian rakyat. Setidaknya, ratusan ribu orang tertampung di dalamnya. Mereka bukan saja pengayuh becak, tetapi juga para korban pemutusan hubungan kerja di zaman krisis. Banyak di antara mereka menggulirkan perekonomian makro dengan membeli-kredit atau tunai-puluhan ribu unit sepeda motor baru.

Dalam rangka mengeliminir dampak negatif yang ditimbulkan disarankan kepada Pemerintah untuk melakukan revisi/ amandemen terhadap Pasal 4 PP 41/1993. Pemerintah harus segera mengatur Ojek dan dengan memasukannya menjadi angkutan umum. Beberapa ketentuan sebagai angkutan umum telah dipenuhi oleh ojek yang beroperasi pada saat ini seperti :

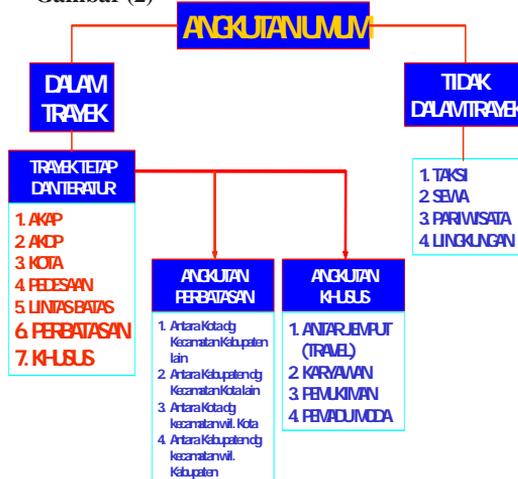
1. Dilakukan oleh Warga Negara Indonesia (WNI);
2. Memungut bayaran;
3. Dikategorikan sebagai angkutan tidak dalam trayek.

Selain itu terhadap 2 ketentuan lainnya dapat diterapkan apabila sudah ada landasan hukum yang mengaturnya, yaitu:

1. Untuk perizinannya dapat diserahkan pengaturannya kepada masing-masing Pemerintah Daerah;
2. Untuk pemberlakuan tanda nomor kendaraan dengan dasar kuning tulisan hitam adalah sangat penting disamping untuk membedakannya dengan sepeda motor pribadi juga bertujuan untuk mengendalikan pertumbuhan ojek.

Setelah dilakukan pengaturan terhadap ojek maka Pemerintah wajib menjalankan fungsi pembinaannya melalui Pengaturan, Pengawasan dan Pengendalian (TURWASDAL) agar dalam pengoperasiannya ojek mematuhi ketentuan tentang tata cara berlalu lintas dan tata cara pengangkutan orang serta dibarengi dengan pemberian sanksi yang tegas terhadap setiap pelanggaran.

Gambar (2)



# PEMBENTUKAN DEWAN KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN

*Berbeda dengan sistem transportasi udara dan sistem transportasi laut yang relatif tertutup, artinya tidak setiap orang dapat dengan leluasa masuk dalam operasi sistem, sistem transportasi jalan sangat terbuka, karena setiap orang mulai dari anak-anak sampai orang tua dengan leluasa masuk dan beroperasi dalam sistem, paling tidak sebagai pejalan kaki.*

*Dengan demikian maka sistem tersebut sangat dipengaruhi oleh bermacam-macam karakteristik perilaku orang yang mempunyai latar belakang sosial ekonomi yang bervariasi pula.*

**SEBAGAI** konsekuensi dari kondisi yang demikian maka masalah keselamatan transportasi jalan merupakan masalah yang multidimensi tidak hanya masalah teknikal tetapi juga masalah sosial dan ekonomi yang sangat dominan, sehingga upaya untuk mewujudkan keselamatan transportasi jalan yang diinginkan, disamping perlu *rekayasa teknikal* juga sangat membutuhkan *rekayasa sosial* sebagai *kunci pemecahan masalah*. Untuk keperluan tersebut dengan sendirinya akan melibatkan berbagai pihak tidak hanya unsur pemerintahan tetapi semua lapisan masyarakat.

Sehubungan dengan hal tersebut maka pemerintah selaku pemegang kekuasaan pemerintahan Negara perlu memegang peran utama dalam memprakarsai, mengorganisir, dan mengkoordinir secara nasional, dalam mengatasi masalah keselamatan transportasi jalan diseluruh Indonesia. Tindakan prioritas yang diperlukan dalam mengefektifkan upaya perwujudan keseselamatan transportasi jalan meliputi :

**1. Membentuk kelompok permanen** yang terdiri dari semua unsur pemerintahan dan kelompok masyarakat yang bertanggung jawab menentukan kebijaksanaan transportasi jalan (misalnya, dewan keselamatan jalan nasional [DKJN] atau *komisi yang terdiri dari pejabat-pejabat*);

Instansi yang bertanggung jawab dalam keselamatan transportasi jalan antara lain :

- \* Departemen Perhubungan;

- \* POLRI;
  - \* Departemen PU;
  - \* Departemen Kesehatan
  - \* Departemen Pendidikan;
  - \* Departemen Keuangan;
  - \* Departemen Dalam Negeri;
  - \* Departemen Perindustrian;
- Disamping instansi pemerintahan, juga terdapat instansi non pemerintahan, pengusaha yang terkait, antara lain :
- \* Kelompok profesional diwakili oleh MTI
  - \* Asosiasi produsen kendaraan bermotor, misalnya GAIKINDO,
  - \* Asosiasi asuransi
  - \* Lembaga konsumen.

Dengan mengacu pada organisasi semacam itu diberbagai Negara dan struktur birokrasi di Indonesia, kelompok permanent tersebut lebih tepat diwadahi dalam Dewan Keselamatan Transportasi Jalan (DKTJ)

**2. Menentukan penanggung jawab** : ini berarti menunjuk anggota pemerintahan yang mampu menggerakkan secara efektif (komando) semua unit organisasi yang bertanggungjawab atas kebijakan keselamatan transportasi jalan.

Dalam struktur birokrasi di Indonesia kemampuan itu hanya ada pada *Presiden atau wakil Presiden*.

**3. Menetapkan susunan organisasi dan tugas-tugas**, setelah bentuk kelompok permanen tersebut ditentukan kemudian dirumuskan susunan dan tugas-tugas

organisasi pendukung serta mekanisme koordinasi antar instansi.

Usulan organisasi pendukung Dewan Keselamatan Transportasi Jalan terdiri dari :

- \* Sekretariat komisi
- \* Kelompok Kerja teknis baik yang bersifat permanen seperti Unit Investigasi Kecelakaan Lalu Lintas dan yang tidak permanen (dibentuk untuk keperluan tertentu dalam waktu tertentu)

#### 4. Menetapkan Arsitektur dan pembangunan Sistem informasi

Transportasi Jalan serta sumber dana yang diperlukan membiayai upaya perwujudan keselamatan transportasi jalan.

Ketentuan mengenai manajemen keselamatan lalu lintas yang diatur dalam RUU pasal 86 dan 87 dapat dijadikan dasar hukum pembentukan Dewan Keselamatan Transportasi Jalan baik di pusat maupun di daerah.

**7. Menetapkan Cetak Biru (Master Plan) Keselamatan Transportasi Jalan**, sebagai suatu kesepakatan bersama untuk dijadikan dasar rencana pelaksanaan program

***Dukungan politis, finansial, dan teknis yang kuat dalam upaya perwujudan keselamatan jalan atas nama negara. Koordinasi yang demikian paling baik dilakukan oleh dewan keselamatan transportasi jalan yang multidisiplin yang didukung oleh sekretariat ahli keselamatan jalan di bawah pimpinan Presiden atau Wakil Presiden.***

**Keselamatan Transportasi Jalan** yang berorientasi geografis, sebagai pedoman berbagai instansi dalam membangun sistem informasi untuk mewujudkan keselamatan transportasi sesuai bidangnya masing-masing. Sistem informasi ini **sangat (mutlak) diperlukan** agar upaya perwujudan keselamatan transportasi jalan dapat dilakukan lebih terarah dan dapat dipantau tingkat keberhasilannya.

**5. Merencanakan dan menetapkan sumber daya finansial dan teknis yang memadai** untuk mendukung DKJN dalam melaksanakan tugasnya;

Peluang yang dapat digunakan sebagai sumber dana untuk membiayai upaya penanganan keselamatan transportasi jalan antara lain :

- \* Sumbangan Wajib Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan (SWDKLL);
- \* APBN
- \* Bantuan luar negeri
- \* Sumbangan masyarakat

**6. Menetapkan dasar hukum** bentuk dan pembentukan Dewan Keselamatan

keselamatan antar instansi. . Semua kegiatan dari departemen-departemen yang terlibat dalam keselamatan jalan (misalnya, kesehatan, transportasi, polisi, dan pendidikan) harus saling melengkapi dan juga harus dijalin koordinasi dengan organisasi-organisasi regional dan lokal sehingga kegiatan keselamatan jalan dilakukan pada semua tingkatan. Cetak biru Program Keselamatan Transportasi Jalan telah dirumuskan antar instansi tetapi belum bisa dikoordinasikan secara efektif

**8. Menyusun Pedoman Keselamatan Transportasi Jalan** , sebagai acuan dalam melaksanakan cetak biru Keselamatan.

Pedoman Keselamatan Transportasi jalan untuk negara Asia Pasifik dari ADB telah diterjemahkan atas izin ADB. Khusus untuk Indonesia terjemahan ini dapat dipertajam sesuai kebutuhan.

**9. Melakukan Evaluasi** pelaksanaan program keselamatan, sebagai dasar untuk menyusun program berikutnya. (**Sumber: Direktorat Keselamatan Transportasi Darat**)

# BUS RAPID TRANSIT (BRT)

## (Angkutan Cepat Massal Berbasis Bus)

*Angkutan umum sebagai salah satu moda angkutan jalan untuk melakukan perjalanan dewasa ini, tidak banyak mengalami perubahan baik dari sisi jumlah maupun kualitas pelayanannya. Potret kinerja angkutan umum di kota-kota metropolitan dan kota besar di Indonesia masih jauh dari harapan. Kondisi ini tampak dari rendahnya tingkat pelayanan (level of service) yang disebabkan keterbatasan fasilitas sarana dan prasarana yang tersedia serta disiplin pengemudi dan pengguna kendaraan yang rendah. Banyak armada yang beroperasi di jalan telah melampaui usia teknis kendaraan, jumlah dan kondisi fasilitas pendukung yang tidak memadai seperti halte yang terbatas, waktu tunggu dan lamanya perjalanan, belum meratanya jangkauan pelayanan hingga ke pelosok wilayah perkotaan, tingginya tarif, tumpang tindih trayek, dan juga belum adanya penerapan tarif terpadu.*

Dari sisi moda yang digunakan untuk angkutan umum, nyata sekali bahwa sarana transportasi di sebagian besar kota di Indonesia masih menggunakan MPU atau “Angkot” dan hanya sebagian kecil kota menggunakan bus besar dan sedang. Dari 10

kota metropolitan, hanya 7 kota yang menggunakan kendaraan dengan kapasitas besar (bus besar dan bus sedang) sebagai angkutan umum perkotaannya, selebihnya didominasi oleh kendaraan berkapasitas kecil (MPU). Untuk kota-kota kategori besar, sedang dan kecil

lainnya keberadaan angkutan umum didominasi oleh kendaraan berkapasitas kecil.

Seperti tertera pada tabel 1, armada yang beroperasi di wilayah perkotaan di Indonesia didominasi oleh angkutan kota dengan total kendaraan 302.199 unit. Jumlah tersebut terdiri atas MPU 188.047 unit (62,23%) dan disusul dengan bus kecil 69.845 unit (23,11%), bus sedang 32.277 unit (10,68%) dan bus besar 12.029 unit (3,98%).

Dengan menilik kondisi angkutan umum yang memprihatinkan dan tanpa adanya usaha perbaikan, maka sangat memungkinkan orang akan enggan dan semakin jauh untuk menggunakan angkutan umum dan lebih

Tabel 1. Jenis pelayanan angkutan jalan dan jumlah unitnya.

NO	PELAYANAN JENIS KENDARAAN					TOTAL
	BB	BS	BK	MPU		
1.	AKAP	16.951	2.119	293	0	19.363
2.	AKDP	18.953	7.916	40.343	14.345	81.558
3.	<b>ANG. KOTA</b>	<b>12.029</b>	<b>32.277</b>	<b>69.845</b>	<b>188.047</b>	<b>302.199</b>
4.	ANG. PEDESAAN	0	0	19.085	99.966	119.051
5.	PARIWISATA	4.388	1.373	1.370	0	7.131
6.	SEWA	0	0	0	6.349	6.349
7.	TAKSI	0	0	0	34.799	34.799
	<b>TOTAL</b>	<b>52.322</b>	<b>43.685</b>	<b>130.936</b>	<b>343.507</b>	<b>570.450</b>

Sumber: Data BSTP, Ditjen Hubdat.

memilih untuk menggunakan kendaraan pribadi. Keadaan ini tentunya akan memperparah permasalahan transportasi yang ada yaitu terjadinya kemacetan lalu lintas akibat banyaknya orang menggunakan kendaraan pribadi baik mobil penumpang maupun sepeda motor, di samping penyebab kemacetan lainnya.

Dengan melihat keterpurukan tersebut maka menjadi keharusan Pemerintah selaku regulator untuk menetapkan dan menerapkan

satu kebijakan yang berpihak pada penggunaan angkutan umum yaitu dengan mengembangkan angkutan umum. Untuk itu dipilihlah kebijakan yang mampu menjangkau seluruh kawasan perkotaan dan mampu melayani seluruh lapisan masyarakat secara handal dan menjamin kepastian serta keberlangsungan pelayanannya.

**Bus Rapid Transit (BRT)**

Dalam rangka usaha memperbaiki sistem transportasi jalan khususnya untuk angkutan umum, Pemerintah telah menetapkan Peraturan Presiden Nomor 7 tahun 2005 tentang Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN tahun 2004-2009) yang memuat program, salah satunya adalah pembangunan dan pemeliharaan prasarana dan fasilitas LLAJ yaitu dengan peningkatan penggunaan angkutan umum di perkotaan dan penggunaan angkutan umum massal berbasis jalan dan rel. Peraturan Presiden tersebut juga telah ditindak lanjuti dengan dikeluarkannya Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 41 Tahun 2005 Tentang Renstra Dephub Tahun 2005 –2009 yang memprioritaskan pembangunan transportasi perkotaan terutama di kota-kota besar dan metropolitan pada pengembangan dan pemaduan jaringan pelayanan di kawasan perkotaan sesuai dengan hirarkinya, pengembangan angkutan umum massal, peningkatan kelancaran lalu lintas serta pengurangan dampak transportasi.

Mengapa Harus Angkutan Massal Berbasis Bus (BRT)?



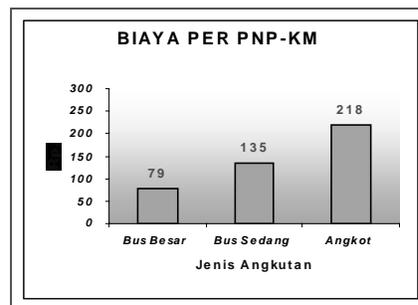
Gambar 1. Busway di DKI Jakarta

Sudah menjadi suatu keharusan bahwa penyediaan jasa angkutan umum harus mengutamakan jasa pelayanan yang baik dan ini merupakan tanggung jawab bersama baik Pemerintah maupun para operator. Begitu pula dengan pengoperasian angkutan umum massal berbasis bus ini atau yang lebih dikenal dengan “Busway”-nya yang menganut prinsip manajemen :”Buy the Service”, dengan ciri antara lain: tidak menggunakan sistem setoran, operator hanya berkonsentrasi pada pelayanan dan mempunyai standar pelayanan tertentu seperti penyediaan halte khusus sehingga penumpang disiplin naik/turun. Dengan memiliki ciri-ciri pelayanan tersebut maka busway diharapkan menjadi contoh pelayanan angkutan umum yang baik.

BRT di samping memiliki keunggulan pelayanan juga memiliki beberapa keunggulan yang ditawarkan antara lain adalah:

**- Biaya operasi per penumpang-km lebih murah**

Dari gambar di bawah tampak bahwa biaya yang dikeluarkan oleh penumpang per kilometer untuk angkutan bus besar adalah lebih murah yaitu Rp.79,- yang disusul oleh bus sedang Rp.135,- dan bus kecil/angkot/MPU sebesar Rp.218,-



Gambar 2. Perbandingan biaya antar moda bus

**- Optimasi pemakaian ruang jalan**

Besarnya pemanfaatan ruang jalan yang digunakan untuk berlalu lintas kendaraan bus

Tabel 2. Jenis angkutan massal, kapasitas dan biaya pembangunan

Tabel 2. Jenis angkutan massal, kapasitas dan biaya pembangunan

Busway/ BRT	30.000	2,0-7,0	0,5-7,0
LRT	36.000	6,0-10,0	15,0-30,0
RRT at grade/ Urban Rail	50.000	20,0-25,0	25,0-50,0
RRT Underground	70.000	85, -105,0	55,0-320,0

Data diperoleh dari berbagai sumber

besar jauh lebih efektif dibandingkan dengan apabila ruang jalan tersebut digunakan untuk kendaraan pribadi. Dari hasil survei okupansi penumpang pada kendaraan pribadi yang dilakukan di beberapa kota, diperoleh data bahwa satu kendaraan pribadi hanya ditumpangi 1 s.d 2 orang. Dengan demikian, apabila kendaraan pribadi digunakan untuk mengangkut 170 orang, maka diperlukan 113 mobil (565 meter dalam satu lajur jalan). Sementara itu apabila menggunakan bus besar dengan kapasitas 85 penumpang, maka jumlah penumpang tersebut hanya membutuhkan 2 bus (25 meter dalam satu lajur jalan). Hal ini menunjukkan bahwa 113 mobil pribadi ekuivalen dengan 2 unit bus besar, yang berarti bahwa pemanfaatan ruang jalan untuk angkutan bus jauh lebih efektif dan efisien.

#### - Pembangunan cepat, murah dan fleksibel

Berdasarkan perhitungan biaya proyek dan dari data yang dikumpulkan dari berbagai sumber diperoleh bahwa biaya pembangunan sistem angkutan umum massal berbasis bus relatif lebih murah dan fleksibel bila dibandingkan dengan moda angkutan massal berbasis rel seperti Monorail atau LRT-lainnya. Tabel 2 dan 3 di bawah menunjukkan besarnya biaya yang dikeluarkan untuk pembangunan angkutan umum massal.

Tabel 3. Biaya pembangunan angkutan massal di berbagai negara

MODA	Juta \$/ km	Milyar Rp./km	Rasio
BRT Bogota - 1999	5,0	49,5	6,3
<b>Busway Jakarta, 2004</b>	<b>0,8</b>	<b>7,9</b>	<b>1,0</b>
LRT Singapore, 1999	24,0	237,6	30,0
Monorail KL, 2002	28,7	284,1	35,9
MRT Singapore, 2003	135,0	1.336,5	168,8
Monorail Jakarta -(Rencana)	24,4	241,6	30,5

(1 US\$ = Rp. 9.900,-) Data diperoleh dari berbagai sumber

#### Kunci Suksesnya Busway

Beberapa kunci penting untuk meraih suksesnya implementasi kebijakan penggunaan angkutan umum massal berbasis bus ini antara lain:

- Rute BRT harus terintegrasi dengan moda lain.

Dalam penetapan jaringan trayek busway, selain memperhatikan ketersediaan ruang milik jalan yang cukup memadai, diperlukan pula suatu persyaratan bahwa jaringan harus terintegrasi dengan moda lain untuk kemudahan transfer, seperti dengan moda kereta api, bus kota, mikrolet/MPU dan juga taksi. Keterpaduan lain yang tidak kalah pentingnya adalah terhadap moda pengumpan (feeder) dan juga fasilitas pejalan kaki serta fasilitas parkir untuk *park and ride*.

- Rute BRT harus terintegrasi dengan pengembangan tata ruang

Bahwa penting antara rute BRT yang termasuk didalamnya halte/stasion sebagai titik transfer dengan pengembangan tata ruang. Perencanaan rute busway yang baik akan menarik penumpang dari berbagai jenis ruang kegiatan.

- Jalur khusus BRT harus tidak terganggu oleh lalu lintas lain

Jalur khusus busway harus diupayakan tidak tercampur oleh arus lalu lintas yang lain.

Operasi busway harus mendekati operasi kereta api dengan tanpa gangguan. Pemasangan separator, fasilitas prioritas hingga membuat persimpangan tidak sebidang akan membuat kapasitas dari busway menjadi lebih tinggi.

- ❑ Desain BRT serta fasilitasnya harus menarik penumpang

Untuk mendapatkan kapasitas yang optimal perlu dipertimbangkan pemakaian bus gandeng dengan desain dan fasilitas yang menarik. Pentingnya image dari suatu pelayanan akan lebih banyak menarik orang untuk menggunakan fasilitas yang ada.

#### Busway di Kota-Kota di Dunia

- ❑ Bogota, Kolombia dan Sao Paolo, Brasil.

Bogota, Kolombia, kota yang dirujuk busway DKI, dan busway di Sao Paolo, Brasil, mampu mengangkut 30.000 penumpang per jam per arah. Kapasitas ini sebanding dengan subway di London Victoria Line, Kuala Lumpur PUTRA, atau Santiago Chili Subway.

Dengan beberapa kelebihan yang dimiliki oleh busway dibandingkan dengan moda lainnya, maka tidak mengherankan, jajaran kota di berbagai negara telah membangun BRT, seperti: Brisbane, Adelaide (Australia), Rouen (Prancis), Bradford, Leeds, Ipswich (Inggris), Seattle, Pitsburg, Honolulu, Miami (Amerika Serikat), Porto Alegre, Curitiba (Brasil), Quito (Ekuador), Kunming (Cina), Mexico City, Nagoya, Fukuoka (Jepang), Taipei, dan lain-lain. Jargon yang lazim dipakai oleh kota-kota tersebut adalah "Think Rail Use Bus"

#### Program Pengembangan BRT di Indonesia

Dalam rangka peningkatan pelayanan angkutan umum di kawasan perkotaan,

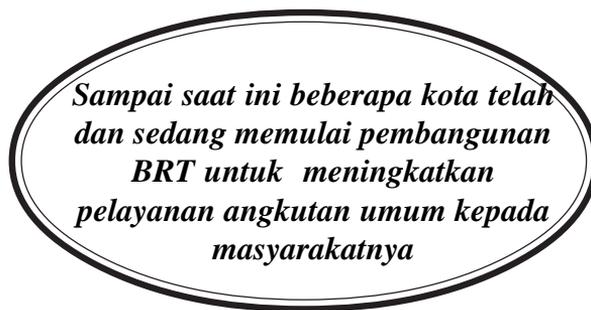
Pemerintah Pusat, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Departemen Perhubungan, selaku Pembina Teknis Transportasi Darat, memiliki Program Pengembangan Angkutan Umum Massal berbasis Bus (*Bus Rapid Transit/BRT*) di wilayah perkotaan, khususnya kota besar dan kota metropolitan. Program Pengembangan BRT ini merupakan kerjasama antara Pemerintah Pusat dengan Pemerintah Daerah/ Kota yang dituangkan melalui Kesepakatan Bersama (MOU) dalam bentuk penyediaan pelayanan bus AC, lajur khusus dan halte khusus serta penggunaan tiket penumpang.

Sampai saat ini beberapa kota telah dan sedang memulai pembangunan BRT untuk meningkatkan pelayanan

angkutan umum kepada masyarakatnya. Dengan kemampuan APBDnya, Pemerintah DKI Jakarta pada tahun 2004 telah mulai membangun BRT dengan Transjakartanya yang terkenal. Pada tahun 2005 Pemerintah Kota Batam sebagai Kota Percontohan di Bidang Transportasi Perkotaan juga telah mulai mengembangkan BRT dengan jumlah armada sebagian berasal dari bantuan dari Pemerintah Pusat.

Selanjutnya melalui skenario Kerjasama dengan Pemerintah Pusat, pada tahun 2005-2006 beberapa Pemerintah Kota telah mulai mengembangkan BRT, yakni Kota Bogor, Bandung, Yogyakarta, Surabaya, Malang dan Surakarta. Pada tahun berikutnya hingga tahun 2009 direncanakan langkah serupa untuk kota-kota lain: Semarang, Palembang, Tangerang, Pekanbaru, Padang, Makassar, Medan, Bandar Lampung, Banjarmasin, Depok, Samarinda, Bekasi dan Denpasar.

*Direktorat BSTP*



## 70 KARYAWAN DITJEN HUBDAT DAPAT SANTUNAN BANJIR

JAKARTA, Maret (Info Hubdat) – Sebanyak 70 pegawai Ditjendat Departemen Perhubungan memperoleh santunan korban banjir yang melanda daerah Jakarta, Depok, Bekasi dan Tangerang pada awal Februari.

Bantuan senilai Rp 45,250 juta tersebut dibagikan kepada karyawan yang rumahnya dilanda banjir dengan ketinggian 50 cm sampai 300 cm, kata Kabag Kepegawaian dan Umum Drs. Widjianto, MSi selaku Panitia Peduli kepada *Info Hubdat* baru-baru ini.

Menurut dia, santunan tersebut dibagi dalam lima kelompok, yakni kelompok I dengan ketinggian banjir 50 cm ke bawah besarnya dapat santunan Rp250.000, kelompok dua dengan ketinggian kebanjiran 50 sampai 100 cm mendapat santunan Rp500.000, kategori tiga mendapat santunan Rp700.000 dengan banjir setinggi 100 sampai 200 cm, dan kelompok IV lebih dari 200 sampai 300 cm mendapat santunan Rp1.000.000 serta kelompok V mendapat santunan Rp1.500.000 dengan ketinggian banjir 300 cm lebih.

Santunan diberikan langsung oleh Dirjen Perhubungan Darat, Ir.Iskandar Abubakar didampingi oleh Sesditjen Anton Simbolon, Direktur LLASDP Achmad Syukri dan para perwakilan dari direktorat.

Penerima santunan tersebut dari kelompok pertama sembilan orang karyawan, kelompok kedua 28 orang, kelompok III 24 orang, kelompok IV lima orang dan kelompok V empat orang.

Dirjen dalam sambutannya mengatakan, bantuan yang nilainya tidak seberapa itu kiranya dapat membantu meringankan beban karyawan Ditjen Hubdat yang terkena musibah banjir. Diharapkan bagi karyawan yang terkena banjir tetap tabah dalam menghadapi musibah tersebut.

Bencana banjir yang melanda daerah Jakarta, Bekasi Depok dan Tangerang pada awal bulan Februari ini merupakan musibah banjir terbesar dibanding banjir lima tahun lalu. Banjir besar kali ini sempat melumpuhkan kota Jakarta karena akses masuk Jakarta terhalang banjir.

(TIM REDAKSI)

## DHARMA WANITA KELOMPOK LLAJ KUNJUNGI INDOFOOD CILINCING

Jakarta, Maret (Info Hubdat) - Dharma Wanita Kelompok Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan baru-baru ini melakukan kunjungan ke pabrik mie terkenal Indofood di Cilincing, Jakarta Utara.

Kunjungan kelompok ibu-ibu karyawan Direktorat LLAJ yang berjumlah 40 peserta tersebut dipimpin langsung oleh Istri Direktur LLAJ Ny.Helwiyah Suroyo Alimoeso.

Ani Sukowati yang ikut dalam kunjungan mengatakan bahwa kunjungan tersebut merupakan kegiatan rutin tiga bulanan Dharma Wanita Kelompok LLAJ dalam rangka penyegaran para istri dan karyawati Direktorat LLAJ.

Dalam kunjungan itu ibu-ibu telah mendapat informasi mengenai proses pembuatan mie dan sekaligus mendapatkan informasi tidak adanya bahaya menyantap mie bagi anak-anak, katanya

Program selanjutnya akan mengadakan kunjungan ke pabrik produk lain dari Indofood yang berada di daerah Cibitung, Bekasi. Selain itu untuk tahun ini juga akan dilakukan kunjungan bhakti sosial ke salah satu daerah miskin di Tangerang, Banten. Bhakti Sosial ini juga terbuka bagi daerah lain yang memerlukan bantuan, kata Ani.

Astri Widiani yang juga salah satu peserta lainnya mengatakan, kegiatan-kegiatan bhakti sosial ini juga sudah dilakukan dengan kegiatan peduli korban banjir bagi karyawan Departemen Perhubungan baru baru ini.

Sebelumnya kelompok ibu-ibu tersebut juga telah mengunjungi Rumah Stroberi Lembang Bandung.

Menurut Ani, kegiatan ini sangat bermanfaat bagi keluarga besar Direktorat LLAJ untuk mempererat tali persaudaraan para karyawan.

Kegiatan di masa mendatang akan diarahkan pada bhakti sosial untuk meringankan beban saudara-saudara kita yang memerlukan bantuan, terutama di daerah-daerah miskin di sekitar Jakarta dan sekitarnya.

(TIM REDAKSI)

## RUU LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN

Sejak tahun 1998 telah terjadi perubahan-perubahan yang mendasar terutama berkaitan perubahan paradigma yang disebabkan oleh beberapa isu antara lain : otonomi, keselamatan, akuntabilitas, transparansi, demokrasi, hak asasi, dan efisiensi. Dengan adanya perubahan-perubahan di atas maka perlu kiranya Undang Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan perlu dilakukan evaluasi. Dari hasil evaluasi menunjukkan bahwa UU Nomor 14 Tahun 1992 perlu ditinjau kembali karena tidak mampu menampung perubahan paradigma seperti tersebut diatas :

### \* Otonomi

Penyempurnaan perundang-undangan di bidang LLAJ mutlak dilakukan mengingat adanya perubahan paradigma sebagai implikasi dari terbitnya Undang Undang No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 32 tahun 2004 dan Undang Undang No. 25 Tahun 1999 serta PP-nya. Kewenangan bidang lalu lintas dan angkutan jalan dengan terbitnya Undang Undang No. 22 Tahun 1999 tentang Pemerintah Daerah sebagaimana telah diubah dengan UU Nomor 32 tahun 2004 telah memberikan kewenangan yang masih memerlukan regulasi-regulasi yang jelas demi menghilangkan timbulnya persepsi yang berbeda antara Pemerintah Daerah Otonomi dan Pemerintah Pusat. Oleh karena itu penyempurnaan Undang-undang Bidang LLAJ ini mencakup substansi materi lama yang dikembangkan dan ditambah dengan pasal-pasal baru.

### \* Keselamatan

Dalam mewujudkan keselamatan bukan hal yang sederhana karena bukan hanya masalah teknis tetapi juga terkait dengan masalah sosial. Dengan demikian maka upaya mengatasinya tidak cukup dengan rekayasa teknikal tetapi juga harus dibarengi rekayasa sosial. Sebagai konsekuensi hal tersebut maka memerlukan kerja sama antar instansi juga dengan masyarakat yang sinergi dan harmoni. Untuk itu maka dalam seluruh komponen dasar sistem transportasi di samping harus memenuhi persyaratan kelaikan juga harus dilakukan pemeriksaan dan audit. Disamping itu juga diperlukan jaminan koordinasi yang sinergi antar semua stake holder dalam mewujudkan keselamatan sebagai tanggung jawab bersama.

### \* Akuntabilitas

Sejalan dengan reformasi, akuntabilitas publik sudah menjadi tuntutan zaman yang harus diantisipasi. Sehubungan dengan hal tersebut maka akuntabilitas perlu dijadikan filosofis dasar atau asas khususnya terkait dengan pelayanan masyarakat. Dengan asas akuntabilitas diharapkan upaya mewujudkan keselamatan disamping

mengatur kewajiban masyarakat, aparat pemerintah juga dituntut tanggung gugatnya sebagai pelaksanaan dari asas akuntabilitas, terutama yang membawa konsekuensi terhadap keselamatan.

### \* Transparansi

Transportasi jalan mempunyai karakteristik menyatu dengan kehidupan masyarakat sehari-hari. Sebagai konsekuensi dari karakteristik dimaksud maka setiap kebijakan akan berpengaruh kepada kehidupan masyarakat sehari-hari. Sehubungan dengan hal tersebut sudah selayaknya masyarakat berhak untuk memperoleh akses dan memperoleh informasi yang akurat terhadap kebijakan-kebijakan yang direncanakan, disisi lain pemerintah juga wajib mensosialisasikan rencana kebijakan yang akan ditetapkan dimasa mendatang.

### \* Demokrasi

Di masa mendatang di samping pemerintah masyarakat juga dituntut partisipasinya dalam mewujudkan sistem transportasi jalan yang diinginkan bersama. Sehubungan dengan hal tersebut perlu kiranya jaminan atas hak partisipasi masyarakat dalam pembinaan transportasi.

### \* Hak asasi dan perlindungan

Dalam penyelenggaraan transportasi jalan sangat mungkin terjadi konflik kepentingan antar pengguna jalan, antara penyedia jasa dengan pengguna jasa. Disamping itu terdapat pula pihak-pihak dalam kondisi tidak berdaya atau dalam posisi lemah. Dalam hubungan tersebut sudah selayaknya mereka mendapat perlindungan yang memadai

### \* Efisiensi

Efisiensi yang dimaksud adalah pendekatan dalam pembagian urusan pemerintahan dengan mempertimbangkan tersedianya sumber daya (personil, dana, dan peralatan) untuk mendapatkan ketepatan, kepastian, dan kecepatan hasil yang harus dicapai dalam penyelenggaraan bagian urusan. Artinya apabila suatu bagian urusan dalam penanganannya dipastikan akan lebih berdayaguna dan berhasilguna dilaksanakan oleh daerah Provinsi dan/atau Daerah Kabupaten/Kota dibandingkan apabila ditangani oleh Pemerintah maka bagian urusan tersebut diserahkan kepada Daerah Provinsi dan/atau Daerah Kabupaten/Kota. Sebaliknya apabila suatu bagian urusan akan lebih berdayaguna dan berhasil guna bila ditangani oleh Pemerintah maka bagian urusan tersebut tetap ditangani oleh Pemerintah. Untuk itu pembagian bagian urusan harus disesuaikan dengan memperhatikan ruang lingkup wilayah beroperasinya bagian urusan pemerintahan tersebut. Ukuran dayaguna dan hasilguna tersebut dilihat dari besarnya manfaat yang dirasakan oleh masyarakat dan besar kecilnya resiko yang harus dihadapi.

(bersambung)

**SUB BAGIAN KEPEGAWAIAN DAN ORGANISASI  
BAGIAN KEPEGAWAIAN DAN UMUM  
SEKRETARIAT DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN DARAT**

NO	ISTILAH	DEFINISI	SUMBER
1.	Pegawai Negeri	<p>Setiap warga Negara Republik Indonesia yang telah memenuhi syarat yang ditentukan, diangkat oleh pejabat yang berwenang dan diserahi tugas dalam suatu jabatan Negeri, atau diserahi tugas negara lainnya, dan digaji berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.</p> <p><u>Keterangan</u> :Pegawai Negeri terdiri dari :</p> <p>Pegawai Negeri terdiri dari :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>a. Pegawai Negeri Sipil, meliputi : <ol style="list-style-type: none"> <li>1) PNS Pusat.</li> <li>2) PNS Daerah.</li> </ol> </li> <li>b. Anggota Tentara Nasional Indonesia.</li> <li>c. Anggota Kepolisian Negara Republik Indonesia.</li> </ol>	<p>Pasal Iangka 1UU No.43 Tahun 1999 tentang Perubahan atas UU No.8 Tahun 1974 tentang Pokok - pokok Kepegawaian</p> <p>Pasal 2 UU No.43 Tahun 1999.</p>
2.	Pegawai Negeri Sipil Pusat	<p>Pegawai Negeri Sipil yang gajinya dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara dan bekerja pada Departemen, Kejaksaan Agung, Kesekretariatan Lembaga Kepresidenan, Kantor Menteri Negara Koordinator, Kantor Menteri Negara, Kepolisian Negara Republik Indonesia, Lembaga Pemerintah Non-Departemen, Kesekretariatan Lembaga Tertinggi / Tinggi Negara, Badan Narkotika Nasional, Kesekretariatan Lembaga lain yang dipimpin oleh Pejabat struktural eselon I dan bukan merupakan bagian dari Departemen / Lembaga Pemerintah Non-Departemen, Instansi Vertikal di Daerah Propinsi / Kabupaten / Kota, Kepaniteraan Pengadilan, atau dipekerjakan untuk menyelenggarakan tugas Negara lainnya. Pasal 1 angka 1 PP No. 9 Tahun 2003 tentang Wewenang Pengangkatan, Pemindehan, dan Pemberhentian Pegawai Negeri Sipil.</p>	<p>Pasal 1 angka 1 PP No. 9 Tahun 2003 tentang Wewenang Pengangkatan, Pemindehan, dan Pemberhentian Pegawai Negeri Sipil.</p>
3.	Pegawai Negeri Sipil Daerah	<p>Pegawai Negeri Sipil yang gajinya dibebankan pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah dan bekerja pada Pemerintah Daerah, atau dipekerjakan diluar instansi induknya.</p>	<p>Pasal 1 angka 2 PP No. 9 Tahun 2003.</p>

4.	Pegawai tidak tetap	Pegawai yang diangkat untuk jangka waktu tertentu guna melaksanakan tugas pemerintahan dan pembangunan yang bersifat teknis professional dan administrasi sesuai dengan kebutuhan dan kemampuan organisasi. (Pegawai tidak tetap tidak berkedudukan sebagai Pegawai Negeri)	Penjelasan Pasal 2 UU No. 43 Tahun 1999.
5.	Pejabat Pembina Kepegawaian Pusat	Menteri, Jaksa Agung, Pimpinan Kesekretariatan Lembaga Kepresidenan, Kepala Kepolisian Negara, Pimpinan Lembaga Pemerintah Non-Departemen, Pimpinan Kesekretariatan Lembaga Tertinggi/Tinggi Negara, Kepala Pelaksana Harian Badan Narkotika Nasional, serta Pimpinan Kesekretariatan Lembaga lain yang dipimpin oleh Pejabat struktural eselon I dan bukan merupakan bagian dari Departemen/Lembaga Pemerintah Non-Departemen.	Pasal 1 angka 3 PP No. 9 Tahun 2003.
6.	Pejabat Pembina Kepegawaian Daerah Propinsi	Gubernur.	Pasal 1 angka 4 PP No. 9 Tahun 2003.
7.	Pejabat Pembina Kepegawaian Daerah Kabupaten/Kota	Bupati/Walikota.	Pasal 1 angka 5 PP No. 9 Tahun 2003.
8.	Pegawai Negeri Sipil yang diperbantukan	Pegawai Negeri Sipil yang melaksanakan tugas di luar instansi induknya yang gajinya dibebankan pada instansi yang menerima perbantuan.	Pasal 1 angka 7 PP No. 9 Tahun 2003.
9.	Pejabat yang berwenang	Pejabat yang mempunyai kewenangan mengangkat, memindahkan, dan memberhentikan Pegawai Negeri berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.	Pasal 1 angka 2 UU No. 43 Tahun 1999.
10.	Pejabat yang berwajib	Pejabat yang karena jabatan atau tugasnya berwenang melakukan tindakan hukum berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku.	Pasal 1 angka 3 UU No. 43 Tahun 1999.

(Bersambung)