

BADAN YANG MENANGANI KESELAMATAN LALU-LINTAS

Oleh Murtono, S.H. *)

Pendahuluan

Kebanyakan orang, dalam melakukan perjalanan selalu ingin secepatnya sampai di tujuan, lancar, nyaman dan tidak mendapatkan hambatan atau kerugian. Namun mereka lupa akan timbulnya masalah keselamatan lalu-lintas. Bapak Presiden Republik Indonesia pun sangat memperhatikan masalah tersebut, sehingga dalam program Gerakan Disiplin Nasional masalah itu termasuk bagian dari program tersebut. Menko Polkam dan Prof.Dr. Satjipto Rahardjo tidak berlebihan kiranya bila mengatakan bahwa seseorang yang ingin melihat suatu bangsa, lihatlah pada kondisi lalu-lintasnya, karena hal itu dapat mencerminkan kepribadian bangsa tersebut. Hal ini disebabkan pemerintah dan para pemerhati lainnya merasa prihatin dalam kasus-kasus kecelakaan lalu-lintas dan pelanggaran lalu-lintas.

Pendekatan Sistem

Prof.Dr. Awaloedin Djamin, M.P.A., dalam Seminar Keselamatan Lalu-Lintas tahun 1994 mengatakan pentingnya membentuk wadah yang dinamakan "Traffic Board" seperti

yang pernah diprakasainya semasa beliau menjabat Kapolri. Dengan Surat Keputusan Kapolri no.pol.: SKEP/211/VI/1982, tanggal 1 Juni 1982, pernah berkiprah apa yang disebut sebagai Tim Kerja Operasional Pengendalian Lalu-Lintas Jalan secara terpadu.

Urgensinya, ialah bahwa bila angka kecelakaan dan pelanggaran lalu-lintas di jalan cenderung meningkat dan/atau angka kejahatan yang menyangkut kendaraan bermotor meningkat pula. Sedangkan peningkatan itu disebabkan oleh kondisi kendaraan serta jumlah kendaraan bermotor yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan (pasal 9 dan 10 PP no. 42 tahun 1993 tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor) termasuk di dalamnya kondisi konstruksi jalan yang tidak memenuhi persyaratan. Melalui pendekatan sistem, perumusan kebijakan dan langkah strategis dapat diambil secara terpadu.

*) Penulis adalah Pama Polri, Staf Dit Lantas Polri.

Tabel 1
Data Kecelakaan Lalu-Lintas

P e r i h a l	1991	1992	19993	1994
Jumlah Penduduk (juta)	185,8	189,1	192,3	195,8
Jumlah Kendaraan Terdaftar (juta)	9,230	9,892	10,237	11,373
Panjang Jalan (1000 km)	303	324	347	371
Jumlah Laka Lantas	22.587	19.920	17.323	17.469
Korban Meninggal	10.621	9.819	10.038	11.004
Korban Luka Parah	13.749	13.363	11.453	11.055
Korban Luka Ringan	17.536	14.846	13.037	12.348
Kerugian Material (juta rupiah)	13.151.248	15.077.363	14.713540	16.544.269

Sumber : Direktorat Lalu-Lintas Polri dan Ditjen Bina Marga

Dengan demikian tidak ada satu instansi pun merasa dapat mempunyai kemampuan untuk menangani masalah tersebut secara tuntas, kecuali bila data tersebut angka-angkanya dimanipulasi. Karena itu perlu dikenali sifat multidisipliner permasalahan dan bahwa hal itu dapat ditangani melalui keterlibatan semua

organisasi yang terkait dan berperan serta terpadu dan koordinatif serta saling tukar informasi. Melalui kebijakan-kebijakan dan peran serta dari masyarakat itu sendiri yang ingin memperbaiki citra bangsa di dunia internasional dalam kondisi perlalulintasan di Indonesia.

Tabel 2

Data Pelanggaran Lalu-Lintas

Kedudukan	1991	1992	19993	1994
Pegawai Negeri	91.497	108.187	76.778	99.591
Pegawai Swasta	175.649	195.263	218.759	345.622
Anggota ABRI	633	62	17	246
Mahasiswa dan Pelajar	216.539	242.738	165.548	231.003
Pengemudi Angkutan Umum	374.090	462.022	335.345	529.297
Pengemudi Tidak Umum	254.202	300.633	192.909	244.381
Pedagang	100.910	86.080	59.049	70.692
Buruh dan Petani	181.655	132.030	94.194	170.059
J u m l a h	1.395.175	1.527.015	1.142.599	1.690.891

Terlihat dengan jelas dari data di atas, bahwa jumlah pelanggaran yang terjaring tergantung daripada situasi dan kondisi serta keaktifan petugas. Tahun 1993 dalam masa "vacuum" karena Undang-Undang No. 14 tahun 1992 diundur pemberlakuannya sampai tanggal 17 September 1993 untuk memberikan kesempatan kepada petugas/pemerintah dan masyarakat mempersiapkan diri terhadap Undang-Undang yang baru tersebut. Di mana secara universal manusia terlibat dengan lalu-lintas dan angkutan jalan, semua unsur mempunyai hak dan kewajiban sehingga diperlukan keharmonisan dan kerja sama, walau ada badan atau instansi yang paling berwenang dalam menangani masalah di atas.

Dalam kehidupan yang modern terdapat ciri-ciri masyarakat yang membutuhkan keterbukaan, demokrasi dan partisipasi masyarakat yang ditunjang dengan berbagai kemajuan teknologi dan pola berpikir yang semakin kritis dan rasional (Dr.J.B. Kristiadi, 1995) di mana manajemen modern berkembang dengan pesat karena adanya dua keperluan. Pertama masyarakat senantiasa membutuhkan pelayanan yang cepat dan rasional serta menjamin adanya kepastian, kedua terdapat perkembangan piranti yang mampu mewujudkan manajemen modern seperti piranti pengambilan keputusan, perencanaan, pelaksanaan, peningkatan kinerja dan lain-lain.

Kebutuhan Akan Organisasi

“Traffic Board” adalah jawaban terhadap wadah suatu badan yang menangani masalah keselamatan lalu-lintas. Berbagai istilah di daerah misalnya di Sumatera Barat dengan Surat keputusan Gubernur KDH Tk I no. SK.551-600-1993 diistilahkan dengan Dewan Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, di Kalimantan Barat dengan Surat Keputusan Gubernur KDH Tk I no. SK 116 tahun 1993 disebut sebagai Dewan Angkutan Darat, di Jakarta dengan Surat Keputusan Gubernur KDH Tk I no. SK 274 tahun 1983 dinamakan sebagai Badan Pertimbangan Lalu-Lintas dan Angkutan Jakarta. Dikhawatirkan dengan berbagai istilah tersebut dapat mempunyai persepsi yang berbeda-beda pula. Bila disepakati pengertian “board”, is a group of persons having managerial, supervisory or investigatory powers and functions”, diterjemahkan sekelompok orang yang mempunyai berbagai fungsi manajerial, pengawasan dan penyidikan/pengkajian (Webster’s New Ideal Dictionary, 1973). Sedangkan “traffic” adalah lalu-lintas. Jadi, berarti sekelompok orang yang menangani lalu-lintas, bukan hanya angkutan darat walaupun disadari bahwa masalah lalu-lintas akan terkait dengan angkutan darat yakni kendaraan baik bermotor maupun tidak bermotor.

Dikatakan keterpaduan bukanlah sama dengan kesamaan, karena

masing-masing instansi atau organisasi tersebut mempunyai spesialisasi dalam tugas, fungsi dan wewenang. Misalnya tidak bisa dikatakan bahwa Polisi melakukan tender dalam pagar pengaman jalan, tidak bisa dikatakan bahwa DLLAJ melakukan Tilang Lalu-Lintas dan tidak bisa pula PU melakukan penyidikan kecelakaan lalu-lintas. Semuanya mempunyai identitas masing-masing.

Di tingkat pusat belum terbentuk wadah seperti “Traffic Board”, tetapi di daerah sudah ada, bahkan ada yang sudah lama terbentuk. Hal tersebut dibenarkan dalam UU No. 14 tahun 1992 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, pada pasal 51 ayat 1 yang memberikan jalan asas desentralisasi berdasarkan PP No. 22 tahun 1990 yang memberi peluang kepada daerah untuk menyelenggarakan sendiri sebagian urusan lalu-lintas. Akan tetapi yang menduduki jabatan pimpinan dalam organisasi tersebut menunjukkan corak karakteristik daerahnya. Misalnya di Jakarta, ketua dijabat oleh Gubernur KDH Tk I, sekretaris dijabat oleh Kepala Dinas LLAJ, di Jawa Barat, ketua dijabat oleh Kapuslitbang Jalan, sekretaris dijabat oleh Kepala Dinas LLAJ, di Jawa Tengah, ketua dijabat oleh Kapolda Jateng, sekretaris dijabat oleh Kaditlantas Polda, di Kalimantan Timur ada koordinator yang dijabat oleh Gubernur KDH Tk I di samping ada ketua I yang dijabat oleh Kaditlantas dan ketua II yang

dijabat oleh Kepala Dinas LLAJ. Kenyataan ini menunjukkan ketidakseragaman dan apabila di tingkat pusat sudah ada wadah tersebut, maka dapat dijadikan pedoman bagi daerah untuk membentuk struktur organisasi yang seragam. Di tingkat pusat belum terbentuk tergantung daripada "political will" para pejabat pemerintah. Namun apabila ditinjau dari garis tanggung jawab maka bisa dilihat dalam struktur pemerintahan, di mana di daerah ada Kanwil dan ada Dinas. Apabila di daerah ada Dinas sesuai asas desentralisasi yang bertanggung jawab kepada pimpinan Pemerintah Daerah, berbeda dengan Kanwil, yang bertanggung jawab kepada Pemerintah Pusat/Departemen masing-masing. Persoalannya adalah apabila Kepala kanwil tersebut menjabat dalam struktur organisasi wadah "Traffic Board" apakah

bisa dibenarkan ia juga bertanggung jawab kepada pimpinan Pemerintah Daerah ?

P e n u t u p

Menjadi pekerjaan rumah bagi pejabat di tingkat pusat, terutama bagi Polri karena adanya kepentingan yang terdapat dalam pasal 27 UU No. 14 tahun 1992 yaitu adanya kewajiban bagi pengemudi dan pengendara yang terlibat kecelakaan untuk melapor kepada Polri. Dan bagi Polri mempunyai kewajiban untuk mencatat yang kemudian ditindak lanjuti untuk melakukan penelitian, kerja sama dengan instansi di bidang pembinaan lalu-lintas dan angkutan jalan, serta instansi di bidang pembinaan jalan. Untuk membentuk wadah seperti yang dinamakan "Traffic Board".

Daftar Kepustakaan

1. Awaloedin Djamni, Prof. Dr. M.P.A, Traffic Board, Seminar Ke-selamatan Lalu Lintas di Auditorium PTIK, tanggal 9 dan 10 Pebruari 1994, Jakarta, 1994.
2. Kristiadi, J.B. Dr. Pengantar Manajemen Modern, ceramah di
3. Webster, Webster's New Ideal Dictionary, G and I Webster Inc, Massachussets, USA, 1973.

depan Mahasiswa Lembaga Administrasi Negara, Pertengahan Januari 1995, Jakarta, 1994.



**DIRGAHAYU
REPUBLIC INDONESIA**

17 AGUSTUS 1995

&

**DIRGAHAYU
ANGKATAN BERSENJATA
REPUBLIC INDONESIA**

5 OKTOBER 1995

PT. BHARA INDUK

JL. KH. HASYIM ASHARI 36 B

JAKARTA PUSAT