

**INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA
TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG-
UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS
DAN ANGKUTAN JALAN DI SATUAN PELAYANAN
TERMINAL TIPE A BAWEN**

Irfan Rizky Hutomo
(irfansky94@gmail.com)

UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
(UNDARIS)

Mohamad Tohari
(mohamadtohari.undaris@gmail.com)

UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
(UNDARIS)

Tri Susilowati
(tri.susilowati.undaris@gmail.com)

UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
(UNDARIS)

Enggar Prayuda
(enggarprayuda@gmail.com)

UNIVERSITAS DARUL ULUM ISLAMIC CENTRE SUDIRMAN GUPPI
(UNDARIS)

ABSTRAK

Dari data yang telah dihimpun melalui berbagai sumber masih cukup banyak ditemukan data terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Korlantas Polri mengklaim bahwa angka kecelakaan di seluruh Indonesia telah mengalami penurunan dalam empat tahun terakhir. Hal ini disampaikan oleh AKBP Hendra Wahyudi, Kasi Pulahjianta Subditlaka Ditgakkum. Menurutnya, pada 2019 jumlah kecelakaan mencapai 116.411 kasus, lebih tinggi dibanding 2020 dengan 100.028 kejadian. Kemudian di 2021 kembali terjadi penurunan menjadi hanya 103.645 kasus dan selama 2022 sejauh ini hanya ada 55.777 kejadian. “Korban tewas di 2019 mencapai 25.671 jiwa sedangkan pada 2020 turun menjadi 23.529 jiwa. Kemudian jumlah meninggal dunia pada 2021 mengalami peningkatan menjadi 25.266 jiwa dan selama 2022 (hingga Mei) sudah ada 11.183 jiwa tak terselamatkan,” tegasnya. Penyebab terjadinya kecelakaan umumnya disebabkan oleh kesalahan pengemudi. Hingga data terakhir di 2022 terdapat 15.885 kecelakaan karena pengemudi tidak waspada, gagal menjaga jarak aman 15.315 dan selebihnya dikarenakan ceroboh saat berbelok. Penyebaran lokasi kecelakaan cukup bervariasi.

Kata kunci : Inspeksi, Keselamatan, Transportasi, Lalu - lintas

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan suatu hal yang penting untuk menunjang kehidupan dalam masyarakat terutama transportasi darat. Oleh karena itu, transportasi umum ada untuk memenuhi kebutuhan masyarakat dari berbagai golongan. Untuk menjamin

keselamatan seluruh masyarakat dalam bertransportasi, inspeksi keselamatan terhadap moda transportasi umum perlu dilakukan secara berkala. Inspeksi keselamatan ini dapat diartikan sebagai upaya pengawasan dan tindakan hukum terhadap berbagai macam upaya pelanggaran yang bersifat merugikan atau bahkan dapat membahayakan bagi masyarakat luas karena berkaitan dengan keselamatan dan keamanan dalam bertransportasi. Pada pasal Nomor 1 Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan, penyelenggara sarana dan prasarana serta sumber daya manusia bidang lalu lintas dan angkutan jalan wajib memenuhi standar keselamatan yang meliputi, kendaraan bermotor umum, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, sumber daya manusia di bidang lalu lintas dan angkutan jalan, operasional serta lingkungan.¹

Tindakan pelanggaran terhadap keselamatan jalan merupakan permasalahan yang cukup serius, karena memiliki dampak yang berbahaya bagi pengguna transportasi umum, pengguna jalan maupun pengguna transportasi pribadi, dan masyarakat lainnya. Secara umum tindakan pelanggaran tersebut merupakan suatu tindakan yang biasanya dilakukan oleh penyelenggara transportasi umum atau sumber daya manusia yang terlibat di dalam penyelenggaraan transportasi tersebut dan dapat juga merupakan bentuk kelalaian baik yang disengaja maupun tidak disengaja baik dari pengelola dan penyelenggara transportasi umum maupun sumber daya manusia yang terlibat di dalam penyelenggaraan transportasi tersebut. Dalam salah satu pasal undang- undang lalu lintas dan angkutan jalan, persyaratan teknis transportasi yang memenuhi persyaratan keselamatan harus sesuai dengan pasal 48 ayat (2) Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 yang terdiri atas susunan (rangka landasan, motor penggerak, sistem pembuangan, sistem penerus daya, sistem roda-roda, sistem suspensi, sistem alat kemudi, sistem rem, sistem lampu dan alat pantul cahaya serta komponen pendukung). Sarana transportasi harus dilengkapi sabuk keselamatan, ban cadangan, segitiga pengaman, dongkrak, pembuka roda, peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan. Karoseri kendaraan harus memiliki kaca, pintu, engsel, tempat duduk, tempat pemasangan tanda nomor kendaraan dan sistem converter kit (alat untuk merubah sistem pemasokan bahan bakar)

¹Pasal Nomor 1 Peraturan Menteri Perhubungan No.26 Tahun 2015 Tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan

bagi kendaraan bermotor berbahan bahan bakar tekanan tinggi.²

Pelanggaran aspek sarana persyaratan teknis sesuai pasal 76 Undang- Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan akan dikenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis, pembayaran denda, pembekuan izin dan atau pencabutan izin³

Sanksi tersebut diberlakukan karena hal ini dapat membahayakan masyarakat hingga dapat menimbulkan korban jiwa karena kecelakaan. Adapun pelanggaran lain yang bersifat administratif seperti tidak mampu menunjukkan surat izin mengemudi ataupun dokumen lain seperti buku uji, dan lain sebagainya juga sering ditemui. Dampak negatif yang muncul dari pelanggaran- pelanggaran tersebut yaitu kedatangan bus yang tidak sesuai jadwal atau terlambat karena adanya proses sanksi yang harus di lalui. Bahkan pada kasus tertentu untuk pelanggaran berat, bus harus terpaksa diberhentikan dan dilarang untuk melanjutkan perjalanan sehingga hal tersebut tentunya sangat merugikan penumpang karena, para penumpang dan calon penumpang harus menunggu lama untuk dapat bus pengganti. Seringkali pelanggaran-pelanggaran seperti ini disepelekan oleh para penyelenggara transportasi umum sehingga masalah- masalah yang timbul menjadi menumpuk dan bahkan dapat menjadikan sebuah petaka bagi orang lain.

di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen masih banyak ditemukan pelanggaran-pelanggaran yang terjadi, seperti berikut:

1. Buku uji kelaikan ataupun surat-surat yang bersifat administratif lainnya yang sudah tidak aktif dan tidak diperpanjang.
2. Pelanggaran bersifat teknis terkait dengan kelengkapan dan kelaikan kendaraan seperti wiper (alat untuk membersihkan kaca atau menyapu air) rusak, lampu mati dan lain sebagainya.
3. Penyimpangan trayek atau trayek yang tidak sesuai dengan izin yang sudah di terbitkan kepada penyelenggara alat transportasi umum.
4. Ketidakmampuan seorang pelaksana transportasi (kru bus) untuk

² Pasal 48 ayat (2) Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

³ Pasal 76 Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

menunjukkan kelengkapan surat-surat yang bersifat administratif

Dari contoh pelanggaran-pelanggaran di atas dapat menimbulkan kerugian hingga kecelakaan sehingga tidak memenuhi aspek keselamatan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek. Oleh karena itu Inspeksi terhadap angkutan jalan yang dilaksanakan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen sangatlah penting untuk dilaksanakan demi menjaga keamanan, kenyamanan dan keselamatan masyarakat khususnya pengguna angkutan umum dan untuk memenuhi aspek keselamatan sesuai dengan Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek, sebagaimana diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan No 29 Tahun 2015 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan No 98 Tahun 2013 tentang Standar Pelayanan Minimal Angkutan Orang Dengan kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek.

Dari data yang telah dihimpun melalui berbagai sumber masih cukup banyak ditemukan data terkait dengan kecelakaan lalu lintas. Korlantas Polri mengklaim bahwa angka kecelakaan di seluruh Indonesia telah mengalami penurunan dalam empat tahun terakhir. Hal ini disampaikan oleh AKBP Hendra Wahyudi, Kasi Pulahjianta Subditlaka Ditgakkum. Menurutnya, pada 2019 jumlah kecelakaan mencapai 116.411 kasus, lebih tinggi dibanding 2020 dengan 100.028 kejadian. Kemudian di 2021 kembali terjadi penurunan menjadi hanya 103.645 kasus dan selama 2022 sejauh ini hanya ada 55.777 kejadian. “Korban tewas di 2019 mencapai 25.671 jiwa sedangkan pada 2020 turun menjadi 23.529 jiwa. Kemudian jumlah meninggal dunia pada 2021 mengalami peningkatan menjadi 25.266 jiwa dan selama 2022 (hingga Mei) sudah ada 11.183 jiwa tak terselamatkan,” tegasnya. Penyebab terjadinya kecelakaan umumnya disebabkan

oleh kesalahan pengemudi. Hingga data terakhir di 2022 terdapat 15.885 kecelakaan karena pengemudi tidak waspada, gagal menjaga jarak aman 15.315 dan selebihnya dikarenakan ceroboh saat berbelok. Penyebaran lokasi kecelakaan cukup bervariasi.

Sejak awal 2022, jumlah kecelakaan di jalur arteri mencapai 2.627 kasus kecelakaan, jauh lebih banyak ketimbang di jalan tol yang hanya mencapai 604 kecelakaan. “Kecelakaan roda dua masih mendominasi dengan 71.975 kendaraan kemudian angkutan barang sejumlah 10.091. Untuk mobil penumpang ada 2.859 dan bus sebanyak 7.927 unit,” terangnya.⁴

Menurut hasil investigasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi faktor – faktor yang mempengaruhi kecelakaan lalu lintas angkutan jalan antara lain adalah faktor manusia, sarana, prasarana, dan lingkungan. Total faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang diinvestigasi oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi dari tahun 2017 – 2021 yaitu sebanyak 58 faktor penyebab. Faktor manusia merupakan faktor penyebab

kecelakaan yang paling dominan dari tahun 2017 - 2021 yaitu sebanyak 37 kecelakaan. Berikut ini tabel dan grafik faktor penyebab kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berdasarkan tahun kejadian kecelakaan 2017 - 2021.⁵

Sedangkan Menurut Direktur Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan, Budi Setyadi, ada lima masalah mendasar yang melingkupi transportasi darat di Indonesia, termasuk bus. Pertama adalah efisiensi dan efektivitas, karena transportasi darat belum terintegrasi dengan baik. Kedua,

Budi merujuk pada egoisme pengemudi. Ketiga adalah pengabaian aspek keselamatan, sehingga menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan catatan World Health Organization (WHO) yang bertindak sebagai koordinator kesehatan umum internasional pada tahun 2019, Indonesia menduduki peringkat ke-8 dari 11 negara di Asia Tenggara dalam hal tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Catatan itu menunjukkan angka 12,2 persen dari tiap 100 ribu populasi. Keempat adalah angkutan

⁴ <https://trenoto.katadata.co.id/otopedia/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurun-dalam-4-tahun-terakhir-2284> diakses tanggal 1 November 2022

⁵ Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi Komite Nasional Keselamatan Transportasi 2021. Jakarta: Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2021. Halaman 7.

massal yang belum merata, karena geografis Indonesia yang berbentuk negara kepulauan. Kelima minat terhadap pemakaian kendaraan pribadi yang masih jauh lebih besar ketimbang transportasi darat umum. Itu disebabkan integrasi transportasi darat yang belum baik.⁶

Dari uraian-uraian di atas saya memilih untuk meneliti tentang Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan Yuridis Empiris, penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara in action pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Sedangkan Menurut Abdul Kadir Muhammad, penelitian yuridis empiris adalah penelitian yang dilakukan dengan meneliti data sekunder terlebih dahulu untuk kemudian dilanjutkan dengan mengadakan penelitian terhadap data primer di lapangan.⁷

PEMBAHASAN

A. Pelaksanaan Inspeksi Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

Kegiatan pelaksanaan inspeksi angkutan umum dilaksanakan dalam rangka untuk meningkatkan dan menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan. Kegiatan inspeksi angkutan umum harus dilakukan sesuai dengan syarat operasional prosedur yang telah diatur dalam Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 Tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan. Pedoman tersebut dapat dijadikan sebagai acuan ataupun keseragaman melaksanakan kegiatan inspeksi. Pelaksanaan kegiatan tersebut dilakukan oleh tim pemeriksa yang telah dibentuk yang mana di dalam tim tersebut terdiri dari unsur administrasi, unsur teknis, unsur hukum dan dilaksanakan oleh petugas

⁶ <https://voi.id/bernas/132320/kecelakaan-bus-di-indonesia-dalam-dua-tahun-terakhir-sudah-menelan-119-korban-jiwa> diakses tanggal 1 November 2022

⁷ Abdul Kadir Muhammad, Hukum dan Penelitian Hukum. Bandung: Citra Aditya, 2004 halaman 134.

peguji kendaraan bermotor, petugas pembantu penguji kendaraan bermotor, petugas pencatatan kedatangan, keberangkatan dan faktor muat, petugas pengatur lalu lintas dan dipimpin oleh penyidik pegawai negeri sipil, adapun unsur yang akan diperiksa adalah unsur administrasi seperti surat ijin mengemudi, buku uji berkala, atau kartu pengawasan. Sedangkan unsur yang lainnya merupakan unsur teknis yang mana unsur tersebut dibagi lagi menjadi dua bagian yaitu unsur teknis utama dan unsur teknis pendukung. Unsur teknis utama merupakan bagian penting yang terdapat pada angkutan umum seperti: Lampu utama,

Lampu Sein, Lampu Rem, Sistem pengereman, Kaca, Pintu, Ban, Penghapus Air, dan Pemecah Kaca. Sedangkan unsur teknis pendukung seperti: Ban Cadangan, Dongkrak, Kunci Roda dan Klakson juga harus dipastikan ada.

Implementasi pelaksanaan Inspeksi keselamatan terhadap moda transportasi angkutan umum pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen adalah kegiatan yang wajib dilakukan untuk meningkatkan dan menjamin keselamatan para pengguna transportasi umum. Dari kegiatan inspeksi keselamatan ini dapat diketahui apakah ada pelanggaran dalam penyelenggaraan transportasi angkutan umum atau hal-hal lain yang tidak sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Dari data yang diperoleh dalam penelitian pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen, dapat diketahui berapa banyak jumlah angkutan umum yang beroperasi pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen. Berikut ini adalah data yang diperoleh pada tahun 2022.

Data Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen Tahun

Bulan : Januari - Desember 2022						
No.	Bulan	Kedatangan		Keberangkatan		Load Faktor (%)
		Kendaraan	Penumpang	Kendaraan	Penumpang	
1	Januari 2020	4,682	37,552	4,682	44,491	27.15
2	Februari 2020	3,309	23,768	3,309	29,376	25.36
3	Maret 2022	3,686	20,764	3,686	31,136	24.13
4	April 2022	3,305	21,766	3,305	29,003	25.07
5	Mei 2022	3,187	28,743	3,187	39,124	35.07
6	Juni 2022	3,899	28,431	3,899	38,831	28.45
7	Juli 2022	6,569	62,816	6,569	79,478	34.57
8	Agustus 2022	4,859	38,765	4,859	55,278	32.50
9	September 2022	4,636	35,423	4,636	48,255	29.74
10	Oktober 2022	5,866	45,454	5,866	64,701	31.51
11	November 2022	3,191	49,591	3,191	54,736	49.01
12	Desember 2022	3,284	62,893	3,284	68,272	59.40
JUMLAH		50,473	455,966	50,473	582,681	
Rata-Rata		4,206	37,997	4,206	48,557	33
Prosentase naik/turun		32.24%	34.37%	32.24%	47.01%	

2022

Sumber : Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen

Berdasarkan penelitian yang dilakukan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen dapat disimpulkan apabila pelaksanaan inspeksi keselamatan berjalan kurang efektif mengingat masih banyaknya pelanggaran angkutan umum. Hal tersebut dapat terjadi dikarenakan petugas yang kurang tegas kepada pihak pengelola angkutan umum. Pada gambar table dapat kita lihat bahwa penindakan terhadap pelanggaran yang ada lebih banyak yang berbentuk peringatan daripada tindakan lainnya yang mampu memberikan efek jera. Sosialisasi kepada masyarakat atau pemilik angkutan umum juga tidak pernah terdengar sehingga masyarakat maupun pengelola angkutan umum tidak sadar akan pentingnya pemenuhan kebutuhan berlalulintas sesuai dengan Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan..

A. Kendala-Kendala Yang Dihadapi Dalam Pelaksanaan Inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen.

Berdasarkan observasi yang telah dilakukan di satuan pelayanan terminal tipe A Bawen ditemukan kendala-kendala yang dihadapi dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan lalu lintas. Kendala yang ditemukan merupakan faktor dari internal dan external. Faktor internal yang ditemui yaitu berupa jumlah personil yang kurang, sehingga ketika dilakukan kegiatan

inspeksi keselamatan tidak dapat dilakukan secara maksimal sehingga proses kegiatan inspeksi keselamatan berlangsung dapat membutuhkan waktu yang cukup lama. Adapun ketika terkumpul banyak personil maka personil tersebut harus meninggalkan pekerjaan lainnya untuk sementara waktu agar inspeksi keselamatan dapat berjalan secara maksimal. Idealnya untuk proses inspeksi keselamatan setidaknya dilakukan oleh lima orang atau lebih.

Dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen hanya dapat dilaksanakan oleh empat orang. Hal tersebut dikarenakan jumlah pegawai pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen dalam satu tim lapangan hanya berjumlah 7 orang. Untuk faktor external yang ditemukan pada satuan pelayanan terminal tipe A Bawen terdapat pada pihak penyelenggara angkutan umum. Hal tersebut dapat dibuktikan melalui data rekapitulasi inspeksi keselamatan pada tahun 2022. Berikut ini adalah data hasil rekapitulasi inspeksi keselamatan pada Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen yang dilakukan setiap hari Senin sampai Jum'at jam 14.00-15.00 WIB.

PENUTUP

A. SIMPULAN

1. Berdasarkan uraian pembahasan terhadap permasalahan di atas dapat disimpulkan bahwa pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Terhadap Moda Transportasi Angkutan Umum Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan Di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen selalu dilakukan setiap hari Senin sampai Jum'at setiap jam dua siang dan dapat dikatakan sudah berjalan sesuai dengan amanat Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan namun dalam pelaksanaan tersebut masih ditemukan banyak kendala dan dirasa kurang optimal.
2. Kendala-kendala yang ditemukan pada pelaksanaan inspeksi terhadap Moda Transportasi Angkutan Darat UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu kurang tegasnya aparat penegak hukum dalam memberikan sanksi, kurangnya sosialisasi terhadap masyarakat, keterbatasan jumlah pegawai untuk melakukan inspeksi keselamatan dan kurangnya peningkatan kompetensi para pegawai seperti diklat atau pelatihan.

3. Solusi dan penanganan dari kendala yang ditemukan saat pelaksanaan inspeksi terhadap moda transportasi angkutan umum menurut Undang- Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan di Satuan Pelayanan Terminal Tipe A Bawen yaitu memberikan peringatan dan menghimbau pemilik jasa angkutan umum harus menaati aturan yang sudah

diberikan oleh petugas, melakukan sosialisasi terhadap pemilik jasa angkutan umum tentang pentingnya menjaga dan meningkatkan keselamatan dalam berlalulintas, meningkatkan sarana dan prasarana petugas lapangan, dan memberikan sanksi berupa penilangan terhadap armada yang tidak laik jalan dan sudah diberikan peringatan sebelumnya

B. SARAN

Adapun saran yang dapat disampaikan yaitu Kepada pemerintah terutamanya Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Darat yang memiliki wewenang dalam operasional terminal supaya menambah sarana dan prasarana untuk menunjang penegakan peraturan hukum seperti penambahan personil kerja di lapangan, dan meningkatkan kualitas sumber daya manusia aparat penegak hukum di Terminal Tipe A dengan cara melakukan pelaksanaan pendidikan dan latihan serta dilakukan evaluasi berkala terhadap kinerja pegawainya. Kepada seluruh lapisan masyarakat agar dapat memahami inti dari undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Agar masyarakat bisa lebih selektif dalam memilih jasa angkutan umum karena tidak semua masyarakat tahu terkait peraturan yang berlaku pada angkutan umum dan pihak pengelola transportasi umum dapat lebih memperhatikan aturan yang tertuang pada Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Abubakar, Iskandar, Menuju Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang Tertib, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1995.

Arikunto, Suharsimi, Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktis, Jakarta: Rineka Cipta, 1999.

Basrowi dan Suwandi, Memahami Penelitian Kualitatif, Jakarta: Rineka Cipta, 2008.

Bungin, Burhan, Analisa Data Penelitian Kualitatif, Jakarta: Rajawali, 2012, Cholid, Narbuco dkk, Metodologi Penelitian. Jakarta: Bumi Aksara, 2009.

Departemen Perhubungan, Pedoman Perencanaan dan Pengoperasian fasilitas Parkir, Direktorat Bina Sistem Lalu Lintas Angkutan Kota, Jakarta: Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1996.

Faisal, Sanapiah, Format-format Penelitian Sosial, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2001.

Hadi, Sutrisno, Metodologi Research I, Yogyakarta: Andi Offset, 2000. Jatmika, H. M. Inspeksi, supervisi & supervisor. 2012.

Koentjoroningrat, Metode Wawancara dalam Metode Penelitian Masyarakat, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1993.

Ketua Komite Nasional Keselamatan Transportasi, Buku Statistik Investigasi Kecelakaan Transportasi KNKT 2021. Jakarta: Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2021.

Mangkunegara, Anwar Prabu. Manajemen Sumber Daya Manusia Perusahaan. Bandung: PT Remaja Rosdakarya, 2009.

Marpaung, Riensyah Wisesa, Pelaksanaan Standar Keselamatan Angkutan Jalan Oleh Dinas Perhubungan Kota Medan (Studi di Dinas Perhubungan Kota Medan), 2017.

Milles dan Huberman, Analisis Data Kualitatif, Jakarta: Universitas Indonesia Press, 1992.

LJ, Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif Edisi Revisi, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2010.

Muhammad, Abdulkadir, Hukum dan Penelitian Hukum, Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004.

Soekanto, Soerjono, Pengantar Penelitian Hukum, Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia, 2006.

Tarwaka, Keselamatan dan Kesehatan Kerja Manajemen dan Implementasi K3 di Tempat Kerja, Surakarta: Harapan Press, 2014.

Warpani, Suwardjoko, Merencanakan Sistem Perangkutan, Bandung: Penerbit

ITB, 1990.

Woodcock, K, Model of safety inspection, Elsevier Safety Science, 2013.

Undang-undang

Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan.

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.5637/AJ.403/DRJD/2017 Tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 132 Tahun 2015 Tentang Penyelenggaraan Terminal Penumpang Angkutan Jalan

Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.6251/AJ.104/DRJD/2017 Tentang Pedoman Teknis Kriteria Penetapan Kelas Terminal Penumpang Tipe A.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 15 Tahun 2019 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Orang Dengan Kendaraan Bermotor Umum Dalam Trayek

Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

Internet

<https://trenoto.katadata.co.id/otopedia/jumlah-kecelakaan-lalu-lintas-menurun-dalam-4-tahun-terakhir-2284>

<https://id.wikipedia.org/wiki/Keselamatan>
<https://voi.id/bernas/132320/kecelakaan-bus-di-indonesia-dalam-dua-tahun-terakhir-sudah-menelan-119-korban-jiwa>