

## Menggagas Pengelolaan Pengurangan Resiko Bencana Transportasi Jalan Raya Di Daerah Sebagai Perda

Alexius Sunaryo  
[enbanyumanik@gmail.com](mailto:enbanyumanik@gmail.com)

### Abstract

*If all roads as well as infrastructure, volume, and capacity of the road load are well managed, then the path existency: in terms of view or angle, durability and function will be longer, at least will survive and function according to standard and specification that has been fixed-targeted, and there will be no bottlenecks that create new problems ..*

*It must be admitted that Kuala Lumpur 11 years ago has been thinking and making serious efforts to manage not to make the road problem a disaster, with some form of arrangement by the local authorities, so that the road function becomes more smooth and there is no meaningful congestion.*

*Based on experience, and short-sighted observations a few years ago, there were some inspiring ideas. the need for some form of arrangement that supports the use and management of roads in order to improve and smoothly, among others, are: the need for restrictions: (1) the amount of transportation on the highway; (2) parking bans on roads / roads; (3) additional completeness of road signs; (4) means of shelter; including supporting / supporting facilities / infrastructures. among others: (1) the availability of space / place / area of a strategic parker and menyahi; (2) the requirement of garage ownership for the purchase of motorcycles / cars and new means of transportation that will not cause the danger of congestion on the road.*

*Restrictions as part of the management of the highway will be more effective if the government, especially the local government, creates through local regulations, as it becomes the government's therapeutic. To imitate the good for the good of the people of the nation and the State is neither guilty nor sinful. Hopefully.*

*Keywords: Roads, Disasters, Transportation Equipment, Local Regulations.*

### A. Pendahuluan

Pertemuan dengan Ikatan Silaturahmi Brotherhood pada Januari lalu mendedahkan ke-sanggupan kumpulan itu untuk tidak lagi menambal jalan berlubang jika tiada lagi masalah sedemikian berlaku. ” *Bagaimanapun, ruangan ini masih dan terus membicarakan masalah jalan raya daripada tidak rata sama ada lubang dalam, penutup lubang timbul atau dalam, merekah dan pelbagai jenis kerosakan lain yang mengancam keselamatan pengguna jalan raya.*”

<sup>1</sup> Harus diakui bahwa Kuala Lumpur 11 tahun yang lalu sudah berfikir dan berupaya serius untuk mengelola agar jangan sampai masalah jalan raya menjadi **suatu bencana**, setidaknya itu yang menjadi dasar pemikiran Timbalan Ketua Pengarah (Infra) Jabatan Kerja Raya, Datuk Ir. Dr. Roslan Md.

Kondisi dan masalah jalan raya serta motivasi dan semangat mengelola jalan agar semakin

---

<sup>1</sup> Artikel Penuh:  
<http://www.utusan.com.my/berita/wilayah/m-asalah-jalan-raya-perlu-diatasi-bersama-1.195654#ixzz4u5zWkP3H>  
© Utusan Melayu (M) Bhd

mulus, tidak rethak dan tidak berlobangpun sama semangatnya dengan para pemikir yang berwenang di bidang yang sama, yaitu bidang jasa marganya di Indonesia. Bedanya kalau di Kuala Lumpur, semua pihak berwenang, segera proaktif mendukung dengan membuat dan melaksanakan berbagai upaya kegiatan pembangunan dan perbaikan jalan raya; yang berawal dengan penguatan idea dan konsep rencana pembangunan jalan raya yang terpadu melalui pertemuan-pertemuan praktis semacam “focus dan atau forum group discution” (FGD) para pakar bidang terkait yang dengan penuh keseriusan, sehingga menghasilkan suatu perencanaan pembangunan jalan raya yang terpadu, sehingga mudah di realisasi karena telah jelas cara pelaksanaan dan pengawalannya yang berupa monitoring dan evaluasi, sampai ke tujuan yang telah ditentukan. Wikipedia, ensiklopedia bebas dalam bahasa melayu mendefinisikan :

*Jalan raya ialah jalan besar atau main road yang menghubungkan satu kawasan dengan kawasan yang lain. Biasanya jalan besar ini mempunyai ciri-ciri berikut:*

- *Digunakan untuk kenderaan bermotor*
- *Digunakan untuk orang awam*
- *Dibiayai oleh badan awam*
- *Pengunaannya tertakluk kepada undang-undang pengangkutan.*<sup>2</sup>

Sedangkan pengertian berdasarkan UU RI No 38 Tahun 2004 tentang Jalan

Jalan adalah *prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel;*

UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang diundangkan setelah UU No 38 mendefinisikan

Jalan adalah *seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.*<sup>3</sup>

Pendapat dari sumberlain mendefinisikan Jalan Raya, merupakan :

*jalan utama yang biasa digunakan oleh manusia atau oleh individu untuk melakukan perjalanan, Jalan Raya biasanya diartikan sebagai Jalan Utama yang memiliki fungsi untuk menghubungkan 1 kawasan yang satu dengan kawasan yang lainnya. Ada beberapa ciri-ciri Jalan Raya yang juga perlu kamu ketahui, beberapa ciri Jalan Raya diantaranya adalah : Jalan Raya dapat digunakan oleh kendaraan bermotor, Jalan Raya biasa digunakan oleh*

<sup>2</sup> [https://ms.wikipedia.org/wiki/Jalan\\_raya](https://ms.wikipedia.org/wiki/Jalan_raya)

<sup>3</sup>

[https://id.wikibooks.org/wiki/Penerapan\\_Geometrik\\_Jalan\\_Raya/Pengertian\\_Jalan](https://id.wikibooks.org/wiki/Penerapan_Geometrik_Jalan_Raya/Pengertian_Jalan)

*masyarakat umum, pembiayaan Jalan Raya biasanya biaya pembangunan pembuatan jalan raya ini dibiayai oleh perusahaan negara dan kiri yang terakhir dari jalan raya adalah bahwa Jalan Raya Dalam penggunaannya biasanya diatur oleh undang-undang pengangkutan.<sup>4</sup>*

Dengan demikian jalan raya adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel, berfungsi menghubungkan satu kawasan dengan kawasan yang lain, dan digunakan untuk kendaraan bermotor, digunakan untuk orang awam dibiayai oleh badan negara / awam serta penggunaannya harus sesuai aturan perundang-undang yang berlaku.

Pengelolaan jalan raya ruang lingkungannya bukan saja bergerak, selain selalu berusaha untuk meningkat-kembangkan jenis dan bentuk pengelolaan prasarana fisiknya saja, tetapi juga sama pentingnya adalah memperhatikan fungsi, volume dan kapasitas dari beban jalan dimaksud. Bila semua hal sebagaimana hal-hal prasarana, volume, kapasitas dari beban jalan di kelola dengan baik maka, maka existensi jalan dari segi atau sudut pandang daya

tahan dan fungsi akan semakin lama, setidaknya akan bertahan dan berfungsi sesuai standart baku dan spesifikasi yang telah ditetapkan-targetkan.

## **B. Potensi Dan Masalah**

Potensi dan masalah, menunjuk pada dua hal yang seakan berlawanan yang berada dalam satu wilayah obyek atau perihal yang sama, yang sedang dibahas. Dalam hal ini adalah pembahasan perihal pengelolaan jalan raya, agar terhindar dari peristiwa yang menimbulkan resiko akibat peristiwa kebencanaan di jalan raya. Karena kadang tanpa disadari bahwa pelaksanaan proses pembangunan, tidak dengan sendirinya mengurangi kerentanan terhadap bahaya alam ataupun bahaya dari proses pelaksanaan pembangunan itu sendiri. Oleh sebab itu banyak aktifitas kita, terutama aktifitas sosial atau komunal yang berskala besar, akan dapat beresiko menimbulkan bentuk-bentuk kerentanan baru dan atau menambah memperburuk kerentanan-kerentanan yang telah ada. Bahkan bila kerentanan itu tetap dibiarkandan berlangsung cukup lama, kemungkinan besar akan dapat menimbulkan efek kerentanan baru dan akhirnya dapat menghambat upaya untuk memerangi kemiskinan dan mendorong menghambat pertumbuhan ekonomi yang sedang kita galakkan. Oleh karena itu, kita tak boleh berhenti untuk tidak berbuat yang lebih baik, maka kita harus berusaha untuk semakin aktif dan sungguh-sungguh mencari kegiatan pembangunan yang juga sekaligus akan memperhatikan

<sup>4</sup> <https://manfaat.co.id/manfaat-jalan-raya>

pembangunan atau pemanfaatan hasil pembangunan yang semakin dapat pengurangan resiko kebencanaannya; dengan memandang bahwa pengurangan resiko bencana, sebagai bagian terpadu dari proses pembangunan dan bukan sebagai tujuan itu sendiri.

*Sejak akhir tahun 1990-an, dunia kian mengakui perlunya "mengarusutamakan"*

*pengurangan resiko bencana ke dalam pembangunan- yakni, dengan mempertimbangkan dan memperhatikan resiko-resiko bahaya alam dalam menyusun kerangka strategis dan struktur kelembagaan jangka menengah, strategi dan kebijakan negara dan sektoral serta dalam perancangan proyek dinegara-negara yang rawan bahaya.*<sup>5</sup>

Masyarakat internasional telah begitu menyadari dan menghargai existensi ciptaan hidup yang berlabel manusia itu; oleh karenanya segera menetapkan berbagai hal yang mengarah kepada upaya preventif dan curatif/represif terhadap penanggulangan resiko bila terjadi bencana. Bencana, adalah *"peristiwa atau serangkaian peristiwa yang macam dan mengganggu kehidupan dan kehidupan masyarakat, yang disebabkan oleh faktor alam dan atau faktor non alam, maupun faktor manusia, sehingga mengakibatkan timbulnya korban jiwa manusia, kerusakan lingkungan, kerugian harta benda*

*dan dampak psikologis".*<sup>6</sup> Artinya bahwa setiap peristiwa yang menimbulkan ancaman dan atau gangguan dalam berkehidupan dan berpehidupan, yang disebabkan oleh faktor alam, non alam, dan faktor manusia disebut dalam wilayah pengertian sebagai bencana.

Pengertian bencana ini, semakin menjadi luas karena bencana tidak sekedar seperti yang biasanya kita lihat/rasakan yang disebabkan oleh alam, seperti gempa, tanah longsor, kekeringan, angin puting beliung; tetapi meluas termasuk yang disebabkan oleh karena non alam, seperti akibat dari kerawanan sosial, ekonomi dan kerawanan budaya, yang dapat menyebabkan timbulnya bencana sosial. Hal demikian juga telah diantisipasi dan didukung oleh rumusan sebagaimana tertulis dalam lampiran Peraturan Kepala BNPB Nomor 4 tahun 2008, bahwa : dilihat dari potensi bencana yang ada, Indonesia merupakan Negara dengan potensi bahaya yang sangat tinggi dan beragam, baik berupa bencana alam, bencana sosial yaitu bencana yang disebabkan oleh ulah manusia ataupun kombinasi ulah manusia dan alam serta akibat akumulasi dari berbagai sebab yang secara alamiah menimbulkan kedaruratan yang kompleks, yang menyebabkan timbulnya bencana. Dalam buku tentang Pengenalan Karakteristik Bencana dan Upaya Mitigasinya di Indonesia, oleh Badan Koordinasi Nasional Penanggulangan Bencana (BNPB) tahun 2007, dirumuskan ada sebelas

---

<sup>5</sup> Provention Consortium, People unlimited Hivos, CIRCLES Indonesia , **Perangkat untuk Mengarusutamakan Pengurangan Resiko Bencana**, Hivos&CIRCLE Indonesia, Jakarta, 2007 : 1.

---

<sup>6</sup> Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan/Pengurangan Resiko Bencana.

(11) jenis kebencanaan yang terjadi karena dilihat dari penyebabnya, tetapi menurut Yayasan IDEP yang berkantor pusat di Bali dalam bukunya yang berjudul "panduan Penanggulangan Bencana Berbasis Masyarakat, memberikan 13 jenis kebencanaan, ditinjau dari sudut penyebabnya, yaitu bencana : "1) Gempa bumi 2) Tsunami 3) Tanah Longsor 4) Letusan Gunung berapi 5) Badai dan Angin Topan 6) Banjir 7) **Konflik Sosial** 8) **Serangan Teroris** 9) Kekeringan 10) Kerawanan Pangan 11) Kebakaran Perkotaan 12) Kebakaran lahan dan hutan serta 13) Wabah Penyakit." <sup>7</sup> Artinya bahwa Jenis bencana barupun dapat timbul karena penyebab yang awalnya belum dapat diprediksi akan timbul suatu kerawanan yang kemudian dapat menyebabkan timbulnya jenis bencana baru.

### 1) Masalah di Jalan Raya

Berdasarkan gejala yang sekarang semakin meningkat dan tumbuh pesat adalah akan terjadinya jenis kerawanan baru yang akan terjadi di jalan raya. Prediksi timbulnya kerawanan di jalan raya, karena pembangunan dan perbaikan jalan raya atau peningkatan kapasitas jalan dapat dikatakan hanya berkembang menurut deret hitung, dilain pihak perkembangan jumlah kendaraan roda empat ke atas dan apalagi perkembangan jumlah kendaraan bermotor roda dua kecenderungannya berkembang ke arah / menurut deret ukur. Hal demikian bila dibiarkan, karena kemudahan regulasi dan persyaratan

kepemilikan dan atau pemakaian kendaraan yang akan digunakan di jalan raya semakin mudah dan murah otomatis jumlah kendaraan di jalan raya akan semakin bertambah pesat, yang selama ini permasalahan **kemacetan** di jalan raya juga sudah semakin disadari adanya suatu permasalahan tersendiri yang baru.

*"Kemacetan adalah situasi atau keadaan tersendatnya atau bahkan terhentinya [lalu lintas](#) yang disebabkan oleh banyaknya jumlah kendaraan melebihi kapasitas jalan. Kemacetan banyak terjadi di [kota-kota besar](#), terutamanya yang tidak mempunyai [transportasi publik](#) yang baik atau memadai ataupun juga tidak seimbangny kebutuhan jalan dengan kepadatan penduduk, misalnya [Jakarta](#).*

*Kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari ditemukan di Pasar, Sekolah, Terminal bus (seperti kejadian ngetem sembarangan, [kebakaran](#) di pemukiman, dll), Lampu merah dan Persimpangan jalan raya maupun rel kereta api di [Jakarta](#), [Surabaya](#), [Bandung](#), [Medan](#), Semarang, Makassar, Palembang, Denpasar, Jogjakarta, dan kota-kota besar lainnya di [Indonesia](#)."* <sup>8</sup>

Benar adanya bahwa kemacetan lalu lintas menjadi permasalahan sehari-hari ditemukan di pasar, sekolah, terminal bus (seperti kejadian ngetem sembarangan, kebakaran di pemukiman, dll), lampu merah dan persimpangan jalan raya maupun rel kereta api di Jakarta, Surabaya, Bandung, Medan,

---

<sup>7</sup> Yayasan IDEP, *Panduan Penanggulangan Bencana Berbasis Masyarakat*, Idepfoundation, Ubud Bali, 2010 : 13-44.

---

<sup>8</sup> <https://id.wikipedia.org/wiki/Kemacetan>

Semarang, Makassar, Palembang, Denpasar, Jogjakarta, dan kota-kota besar lainnya di Indonesia. Kemacetan dapat terjadi karena beberapa alasan:

- (a) Arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan
- (b) Terjadi kecelakaan terjadi gangguan kelancaran karena masyarakat yang menonton kejadian kecelakaan atau karena kendaraan yang terlibat kecelakaan belum disingkirkan dari jalur lalu lintas,
- (c) Terjadi banjir sehingga kendaraan memperlambat kendaraan
- (d) Ada perbaikan jalan,
- (e) Bagian jalan tertentu yang longsor,
- (f) Adanya rumah-rumah kumuh/bangunan liar,
- (g) Kemacetan lalu lintas di Perlintasan sebidang karena adanya kereta api yang lewat,
- (h) Adanya kendaraan keluar-masuk.<sup>9</sup>

Masalah utama yang permanen, dari prediksi kami/saya sebagai penulis adalah alasan terjadinya kemacetan yang disebabkan oleh adanya arus yang melewati jalan telah melampaui kapasitas jalan, dan semakin hari semakin bertambah banyak. Masalah lainnya dari (b) sampai (h) di atas, sifatnya sangat temporer, dan pada waktu tidak lama dalam komulatif jumlah kendaraan pada bulan atau tahun tertentu, akan terjadi bencana di jalan raya, apabila, kebijakan pemerintah tetap diterapkan, yaitu tentang : memberi kemudahan regulasi dan persyaratan kepemilikan dan atau pemakaian

kendaraan yang akan digunakan di jalan raya, semakin mudah dan murah, sehingga secara otomatis jumlah kendaraan di jalan raya akan semakin bertambah pesat, maka **kemacetan** di jalan raya sebagai akibat bertambahnya jumlah kendaraan yang berkembang menurut deret ukur tersebut, yang akan mendominasi kemacetan di jalan raya menjadi bencana tersendiri yang baru.

## 2) Potensi Pengelolaan Jalan Raya

Pembangunan sarana dan prasarana jalan raya, sebaik kualitas apapun menurut standart umum, selama tidak ada kebijakan tentang pengendalian jumlah kendaraan, ***hanya akan menciptakan bom waktu kemacetan di jalan raya menjadi BENCANA JALAN RAYA DI DAERAH DAN NASIONAL,*** mengingat dengan penuh kesadaran bahwa :

- 1) Berdasarkan pada peta dunia rawan bencana gempa, hampir di seluruh Wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia, merupakan wilayah yang sangat rawan, karena dari sisi geografis Indonesia terletak pada ***adanya pertemuan tiga lempeng/kulit bumi aktif,*** yaitu : ***pertama,*** LEMPENG INDO-AUSTRALIA di bagian selatan; ***kedua,*** LEMPENG, EURO-ASIA di bagian utara; dan ***ketiga,*** LEMPENG PASIFIC di bagian timur; ***dalam setiap proses alami pergeseran/pergerakan lempeng lempeng itu***

<sup>9</sup> *Ibid,*

menimbulkan jalur gempa bumi dan rangkaian gunung berapi aktif sepanjang pulau **Sumatra, Jawa, Bali dan Nusa Tenggara**. Itulah sebabnya Michael L. Bak, Acting Director, Office of Democratic and Decentralized Governance, United State Agency for Internasional Development (USAID), mengingatkan bahwa :

*“Indonesia secara geografis terletak di wilayah yang sering mengalami bencana. Karena itu penting bagi masyarakat-masyarakat yang tinggal di wilayah ini untuk memiliki panduan yang mereka perlukan dalam kondisi tanggap darurat secara mandiri. Pengalaman telah menunjukkan bahwa para anggota masyarakat, merupakan pihak pertama yang merespon saat terjadinya bencana.”*<sup>10</sup>

Maka berdasarkan logika simple dan realis tersebut, perkiraan bencana akan dapat terjadi kapan saja, sehingga peningkatan jalan dengan pembangunan **peningkatan kapasitas jalan**, misalnya : *memperlebar jalan, menambah lajur lalu lintas sepanjang hal itu memungkinkan, mengubah sirkulasi lalu lintas menjadi jalan satu arah, mengurangi konflik dipersimpangan melalui pembatasan arus tertentu, biasanya yang paling dominan membatasi arus belok kanan,*

*meningkatkan kapasitas persimpangan melalui lampu lalu lintas, persimpangan tidak sebidang/flyover, mengembangkan intelligent transport sistem, memberikan sanksi jika ada yang melanggar.*<sup>11</sup>

Justru akan semakin menambah jenis resiko yang harus ditanggung oleh masyarakat, karena akan ada obyek / jenis resiko baru bilamana peristiwa bencana itu terjadi, sehingga pengeluaran dana pemerintah dan atau pemerintah daerah akan semakin banyak, tetapi kurang bermanfaat; karena kualitas bangunan semakin lama juga akan semakin rapuh, sekaligus akan menimbulkan jenis resiko bencana baru yang akan diderita masyarakat.

- 2) Kesadaran untuk membuat kebijakan yang berpihak pada pemanfaatan alat transportasi massal dan pengendalian pertambahan jumlah kendaraan pribadi dan penggunaannya yang lebih menguntungkan bagi masyarakat umum yang Lemah, Miskin, Kecil, Terpinggirkan dan Difabel (LMKTD) ; dengan demikian pengeluaran dalam pembangunan dan peningkatan kapasitas jalan raya, melalui banyak jenis dan jumlah penambahan sarana dan prasarana jalan dapat ditekan seminimal

<sup>10</sup> Yayasan IDEP, **Opcit** : hal. x

<sup>11</sup> <https://id.wikipedia.org/wiki/Kemacetan>, **Opcit**, hal. 1

mungkin, sehingga kesejahteraan sosial akan semakin dirasakan oleh masyarakat yang tergolong LMKTD tersebut.

- 3) Kedua kesadaran wacana di atas yang sekaligus sebagai potensi yang harus dikembangkan mendasari pola pikir dalam upaya menggagas pengelolaan pengurangan resiko bencana transportasi jalan raya di daerah sebagai perda., yang akan di bahas si bawah ini.

### C. Menggagas Upaya

*“Mencari solusi untuk mengatasi kemacetan di Ibu Kota Jakarta sudah dilakukan dari tahun ke tahun. Berbagai upaya telah dilakukan agar macet tidak menjadi masalah utama yang membuat kehidupan di Jakarta semakin lambat”.*<sup>12</sup> Kota Semarang seharusnya berkaca secara teliti dari DKI Jakarta yang sekarang baru timbul idea krateatifnya dalam rangka mengelola jalan raya, supaya tidak semakin macet, sehingga :

*Gubernur DKI Jakarta, Djarot Saiful Hidayat, mengeluarkan usulan agar siapapun yang ingin memiliki kendaraan, harus mempunyai garasi. Hal tersebut tertuang dalam Peraturan Daerah Nomor 5 Tahun 2014, yang telah diterbitkan sejak bulan April 2014 lalu. Mencari solusi untuk mengatasi kemacetan di Ibu Kota Jakarta*

---

<sup>12</sup> Read more at <https://kumparan.com/rinifriastuti/isi-perda-yang-haruskan-masyarakat-punya-garasi-sebelum-belikendaraan#WG1vGuYpAVWCt17s>.  
99

*sudah dilakukan dari tahun ke tahun. Berbagai upaya telah dilakukan agar macet tidak menjadi masalah utama yang membuat kehidupan di Jakarta semakin lambat. Mulai dari penerapan ganjil genap, pelarangan sepeda motor untuk melintasi ruas jalan tertentu, hingga pembangunan infrastruktur yang menunjang penggunaan transportasi umum massal pun, sudah dilakukan. Namun, macet tetap menjadi musuh bersama warga Jakarta.*<sup>13</sup>

Jadi sudah ada bukti nyata, bahwa pengelolaan jalan raya supaya tidak semakin macet dan bahkan akhirnya menjadi bencana sosial jalan raya yang lebih merugikan masyarakat kecil, maka selama tidak ada peraturan tentang pengendalian pertumbuhan dan penambahan jumlah kendaraan yang dipakai di jalan raya, maka secara extrim dapat disimpulkan hanya akan menghabiskan dana yang tidak sedikit, tetapi masyarakat kecil akan semakin terhambat perkembangan sosial ekonomi dan kesejahteraannya. Karena semisal 50%nya saja dari jumlah dana untuk pembangunan jalan raya itu, dapat dipakai untuk program pemberdayaan peningkatan pengembangan ekonomi bagi masyarakat umum yang Lemah, Miskin, Kecil, Terpinggirkan dan Difabel (LMKTD) dalam program pengentasan kemiskinan di perkotaan atau di pedesaan, pasti akan membantu banyak warga masyarakat yang benar-

---

<sup>13</sup> Read more at <https://kumparan.com/rini-friastuti/isi-ibid., hal.1>

benarsemakin dapat meningkatkan kesejahteraan;

Oleh sebab itu seharusnya para pejabat PEMDA Kota Semarang, sangat tepat bila, saling menyadarkan dan menguatkan dengan mulai memelopori dan atau mendukung wacana gagasan perlunya perda pengelolaan jalan raya, ke arah pembatasan maksimal jumlah dan tahun produksi, serta peraturan lain yang mendukung ke pengendalian jumlah dan penggunaan alat transportasi pribadi utamanya, agar aktivitas di jalan raya akan semakin mudah dan murah penggunaannya; sehingga semua pihak diuntungkan dengan penambahan jumlah kendaraan terutama kendaraan bagi penyedia transportasi massal. Pada akhirnya masyarakat beralih menggunakan alat transportasi massal yang lebih mudah dan murah. Aparat pemerintah negara dan daerah, wajib untuk memberikan dukungan kebijakan yang benar-benar tepat sasaran bagi masyarakat kebanyakan, sehingga program yang berorientasi pada kepentingan umum, semakin nyata manfaat dan pelaksanaannya.

Aparat pemerintah sebagai Tokoh yang dipercaya masyarakat, akan semakin andil besar dalam upaya mensejahterakan warganya, manakala semakin berfungsi sebagai fasilitator dan sebagai penggerak yang berani tidak memperjuangkan kesejahteraan sendiri, tetapi pada waktu yang tepat dapat mengambil hati masyarakat atau bahkan melakukan tindakan dengan semakin mendukung pengendalian jumlah dan kualitas kendaraan pribadi, sebagai cerminan ucapan terima kasih pada masyarakatnya.

Tidak akan ada alasan yang sangat logis untuk menghindari penolakan kebijakan pengendalian jumlah alat transportasi di jalan raya, sebagai cara yang sangat tepat dalam rangka mengelola jalan raya agar semakin tahan lama dalam memberikan fungsi pelayanan transportasi massal bagi pemenuhan kebutuhan pokok masyarakat umum, mengingat : Secara geografis hampir di seluruh wilayah NKRI merupakan wilayah yang berada pada daerah rawan bencana alam, gempa tsunami, gunung berapi yang sewaktu waktu peristiwa itu dapat terjadi; dan bila itu terjadi dapat berakibat pada masalah sosial yang lainnya;

Sebagai bahan pertimbangan akan terdapat keuntungan dan kerugian, bila pememerintahan negara dan pemerintahan daerah memiliki peraturan tentang pengendalian jumlah kendaraan yang berfungsi khusus/pribadi atau berfungsi sosial/kendaraan angkutan massal, Tabel 1 :

#### **D. Penutup**

Menggagas pengelolaan pengurangan resiko bencana transportasi jalan raya di daerah sebagai peraturan daerah, mungkin belum memenuhi logika kebutuhan umum pada saat ini, tetapi kami yakin bila saat ini mulai banyak orang yang memikirkan ke arah hal tersebut, pastilah akan ditemukan beberapa hal yang pada dasarnya akan sangat diperlukan ke depan, mengingat :

1. Kita hidup dan berpendudukan di wilayah yang menjadi pusara pusat terjadinya bermacam bencana alam, yang bila kita tidak siap akan mengakibatkan masalah yang semakin rumit dan menumpuk, maka perlu kita sadari dengan perbuatan antisipasi, sebagaimana

- salah satunya dengan gagasan tersebut di atas.
2. Lebih baik situasi kebencanaan yang sulit diprediksi, akan semakin percaya diri manakala masyarakat dan aparat kita telah menyiapkan diri, untuk setidaknya mengurangi resiko bencana, daripada tidak sama sekali, karena penyesalan dalam kerugian akan resiko bencanya, akan tidak ada artinya sama sekali.

## Daftar Kepustakaan

<sup>1</sup> ) Provention Consortium, People unlimited Hivos, CIRCLES Indonesia , *Perangkat untuk Mengarusutamakan Pengurangan Resiko Bencana*, Hivos&CIRCLE Indonesia, Jakarta, 2007

2) Yayasan IDEP, *Panduan Penanggulangan Bencana Berbasis Masyarakat*, Idepfoundation, Ubud Bali, 2010

3) Undang-Undang Nomor 24 Tahun 2007 tentang Penanggulangan/Pengurangan Resiko Bencana

4) <http://www.utusan.com.my/berita/wilayah/masalah-jalan-raja-perlu-diatasi-bersama-1.195654#ixzz4u5zWkP3H>

5) [https://id.wikibooks.org/wiki/Penerapan\\_Geometrik\\_Jalan\\_Raya/Pengertian\\_Jalan](https://id.wikibooks.org/wiki/Penerapan_Geometrik_Jalan_Raya/Pengertian_Jalan)

6) Read more at <https://kumparan.com/rini-friastuti/isi-perda-yang-haruskan-masyarakat-punya-garasi-sebelum-beli-kendaraan#WG1vGuYpAVWct17s.99>

## Lampiran

Tabel 1 Pengendalian

Pengendalian jumlah pertumbuhan kendaraan berfungsi pribadi; antara lain dengan cara :	
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Syarat setiap membeli mobil berfungsi pribadi, harus memiliki surat kepemilikan garasi secara tepat pada lahan pribadi yang disediakan untuk mobil tersebut, yang dikeluarkan oleh pihak RT/RW/Kelurahan atau pemerintahdesa, disetujui polsek setempat., bila ternyata surat kepemilikan garasi itu palsu akan diadili sesuai jenis pelanggarannya.</li> <li>2. Dikenakan pajak pembelian yang bersifat progresif</li> <li>3. Pemanfaatan kendaraan Berfungsi Pribadi, harus mentaati aturan penggunaan yang akan ditentukan pemerintah setempat dalam rangka, semakin memperlancar fungsi jalan raya.</li> <li>4. Harus ada surat ijin khusus dari yang berwenag bila akan menggunakan kendaraan pribadinya diluar ketentuan yang berlaku.</li> </ol>	
Keuntungan	Kerugian
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemerintah / Pemerintah Daerah dapat mengendalikan pemanfaatan jalan raya yang menjadi tanggungjawabnya, secara efisien dan efektif sesuai kapasitas yang telah ditentukan.</li> <li>- Pemerintah / Pemerintah Daerah dapat merealokasikan sebagian dana pembangunan peningkatan sarana jalan raaya, pada program yang berorientasi kepada pengentasan kemiskinan di masyarakat dan atau dapat meningkatkan kesejahteraan rakyat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemilik kendaraan pribadi,( tidak akan bebas menggunakan kendaraan pribadinya) karena akan terkendali dalam memanfaatkan kendaraan pribadinya oleh pemda.</li> </ul>

<p>yang lebih berkualitas dan bertambah kuantitasnya;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pemerintah / Pemerintah Daerah tidak akan selalu disusahkan dengan pembebasan lahan untuk penambahan jalan raya baru;</li> <li>- Pelaksanaan sistem parkir perjam dan berjenjang, sehingga menambah pendapatan Asli pemerintah/ pemerintah daerah.</li> <li>- Masalah kemacetan di jalan raya akan dapat berkurang secara otomatis sebanyak mungkin.</li> </ul>	
<p>Pengendalian jumlah pertumbuhan kendaraan berfungsi umum/massal; antara lain dengan cara :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ditentukan persyaratan kualitas kendaraan berfungsi masal yang menjamin kenyamanan dan keamanan penumpang;</li> <li>2. Perijinan kepemilikan harus berbentuk koperasi, sehingga dapat memberikan berkembangnya perkoperasian secara baik dan benar;</li> <li>3. Penyederhanaan pengurusan perijinan, dibatasi dengan memperhatikan volume dan kualitas jalan raya yang akan dilalui;</li> <li>4. Tarif HET ditetapkan pemerintah untuk setiap jalur/trayek;</li> <li>5. Pembayaran jasa transportasi dengan E-spending/buying.</li> </ol>	
<p><b>Keuntungan</b></p>	<p><b>Kerugian</b></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- masyarakat pelanggan terjamin kenyamanan dan keamanannya;</li> <li>- tidak berdesak-desakan</li> <li>- disetiap halte dipasang informasi yang praktis, sehingga memudahkan masyarakat pelanggan tidak ragu dan menentukan dengan tepat.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Diperlukan kegiatan sosialisasi yang lama dan rutine/agak membosankan.</li> <li>- Untuk langkah awal masyarakat pelanggan, harus memiliki kartu E-spending/buying.</li> </ul>