

EVALUASI KENDALA DAN MASALAH IMPLEMENTASI UU 22/2009 TENTANG LLAJ TERHADAP CAPAIAN PENYELENGGARAAN JALAN NASIONAL

Agus Taufik Mulyono
Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Kampus UGM,
Yogyakarta, 55281
Telp: (0274) 545675
atm8002@yahoo.com

Putra Abu Sandra
Studio Mudal-32
Jln. Keranji Serangbaru 32,
Sleman
Telp:(0274) 4463884
asputra.ugm@gmail.com

Abstract

The Law No. 22/2009 on Road Traffic and Transportation dictates the national road authorities to perform proactively, reactively, and with fullest anticipation with regards to the safety aspects in administering road provision. In relation to this demand, data collection was conducted in Provinces of Riau, East Java, South Kalimantan, South Sulawesi, and East Nusa Tenggara through a series of focussed discussions involving road authorities, road traffic and transportation regulators, as well as law enforcement officers. Proactive measures that still fell short to meet the demand were related to Article 8 (stipulation of road's level of service, optimized utilization of road segments, geometric betterment of roads and intersections, stipulation of road classes, and attainment of road worthiness). Reactive measures that still lag in enforcement were related to Article 24 (improvement of road sections with safety deficiencies, and installation of road signs at damaged road sections or roads with substandard geometric to prevent accidents). Anticipative measures in need of attention were related to Article 230 (road unworthiness as a contributing factor to cause accidents), and Article 273 (poor road conditions that might cause accidents, and in consequence of which, road authorities could face 5 year imprisonment in cases involving fatalities).

Keywords: proactive, reactive, action, road

Abstrak

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) menuntut penyelenggara jalan nasional untuk melakukan tindakan proaktif, reaktif, dan antisipatif terhadap tuntutan keselamatan penyelenggaraan jalan. Pengumpulan data dilakukan di Provinsi Riau, Jawa Timur, Kalimantan Selatan, Sulawesi Selatan, dan NTT dengan diskusi terbatas yang melibatkan penyelenggara jalan, pengatur lalulintas dan angkutan jalan, serta penegak hukum di jalan. Tindakan proaktif yang belum tercapai secara maksimal sesuai tuntutan undang-undang tersebut adalah pasal 8 (penetapan tingkat pelayanan jalan, optimalisasi pemanfaatan ruas jalan, perbaikan geometrik ruas dan persimpangan jalan, penetapan kelas jalan, capaian kelaikan fungsi jalan). Tindakan reaktif yang belum tercapai secara maksimal adalah pasal 24 (perbaikan jalan rusak yang berpotensi menyebabkan kecelakaan, pemasangan tanda atau rambu pada jalan yang rusak atau geometrik jalan yang substandar untuk mencegah kecelakaan. Tindakan antisipatif yang perlu diperhatikan penyelenggara jalan adalah pasal 230 (ketidaklaikan fungsi jalan salah satu penyebab kecelakaan) dan pasal 273 (kondisi jalan yang rusak dapat menyebabkan kecelakaan dan penyelenggara jalan dapat dipidana paling lama 5 tahun jika korban kecelakaan tersebut meninggal dunia).

Kata-kata kunci: proaktif, reaktif, tindakan, jalan

PENDAHULUAN

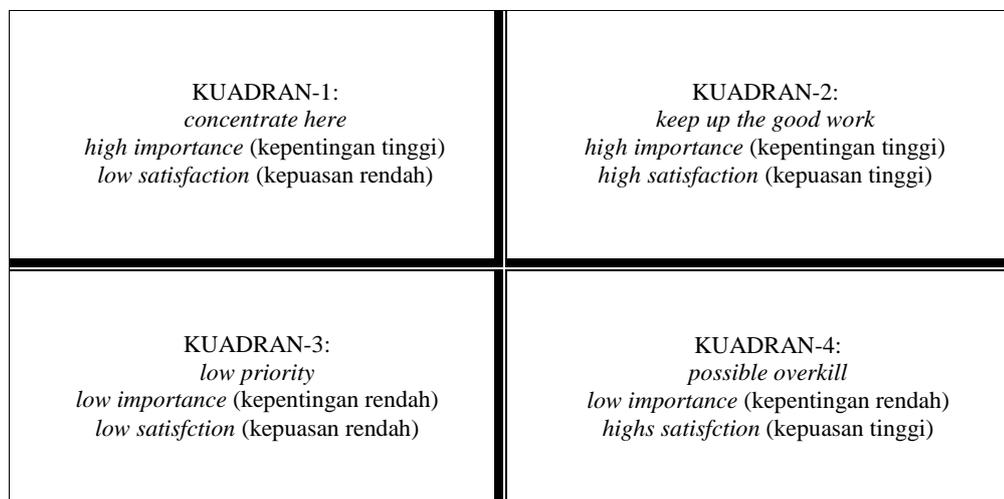
Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) merupakan regulasi penting bagi penyelenggara jalan melakukan perubahan

paradigma baru untuk mewujudkan infrastruktur jalan yang berkeselamatan, berkepastian hukum, dan berkelanjutan, yang dilaksanakan secara transparan, akuntabel, partisipatif, efisien dan efektif, serta terpadu. Dalam mengimplementasikan undang-undang tersebut penyelenggara jalan telah menghadapi banyak kendala dan masalah yang bersifat teknis maupun non-teknis. Problem teknis yang dominan adalah terjadinya defisiensi keselamatan infrastruktur jalan yang berdampak terhadap geometrik jalan yang sub-standar. Pengguna kendaraan berat angkutan barang yang melakukan *overloading* dan *overdimension* dapat mempercepat laju kerusakan jalan dan mengganggu jarak pandang pengemudi yang berdampak terhadap peluang terjadinya kecelakaan berkendara. Permasalahan non-teknis yang signifikan adalah pertumbuhan tata guna lahan di sekitar jalan nasional tidak terkendali yang dapat mengganggu fungsi dan manfaat jalan sehingga sulit menentukan kepastian tingkat pelayanan jalan.

Implementasi undang-undang tersebut tidak hanya berdampak terhadap perbaikan infrastruktur jalan tetapi juga berdampak terhadap perubahan legalitas operasional yang berupa peraturan atau keputusan Menteri Pekerjaan Umum yang diikuti pedoman teknis dan standar operasional prosedur penyelenggaraan jalan nasional yang berkeselamatan. Beberapa konsep peraturan Menteri Pekerjaan Umum belum dapat disepakati karena peraturan perundangan yang berada di atasnya belum ada, sementara tuntutan pengguna dan pemanfaat jalan tidak dapat ditunda lagi. Sebagai contoh adalah tata cara penentuan kelas jalan berdasarkan intensitas kendaraan berat. Contoh kasus lain adalah belum terpenuhinya kelaikan fungsi jalan dalam kategori laik fungsi tanpa syarat karena kompleksnya permasalahan teknis dan non-teknis di jalan serta perbedaan kewenangan antar lembaga dalam mengatur dan memperbaiki komponen jalan. Keterlambatan pemasangan rambu dan marka jalan nasional serta kelemahan manajemen dan rekayasa lalu lintas bukan menjadi tanggung jawab Direktorat Jenderal Bina Marga walaupun kondisi konstruksi infrastruktur jalan sudah memenuhi standar teknis. Demikian juga berbagai persoalan sosial di sekitar ruang milik jalan (*rumija*) yang berdampak terhadap gangguan fungsi dan manfaat jalan sangat mempengaruhi ketidaklaikan fungsi jalan. Berkaitan dengan kondisi tersebut perlu kiranya dilakukan evaluasi kendala dan masalah implementasi Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional. Evaluasi tersebut bertujuan untuk menelaah pasal-pasal penting yang menuntut capaian penyelenggaraan jalan yang berkeselamatan dan berkepastian hukum namun sampai saat ini penyelenggara jalan belum dapat mewujudkan karena berbagai kendala dan permasalahan teknis dan non-teknis.

Analisis tipologi berbagai kendala dan masalah implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan terhadap capaian penyelenggaraan jalan nasional dilakukan untuk menelaah tindakan proaktif, reaktif, dan antisipatif penyelenggara jalan untuk mewujudkan jalan yang berkeselamatan. Salah satu metode analisis tipologi yang lazim digunakan adalah metode Importance Performance Analysis (IPA) yang membagi solusi permasalahan dalam berbagai 4 (empat) kuadran

penting. Tiap kuadran memiliki makna keputusan yang berbeda satu sama lainnya sehingga akan lebih jelas kedudukan kendala dan masalah yang ditelaah untuk mencari solusi yang tepat sebagaimana dapat dilustrasikan pada Gambar 1.

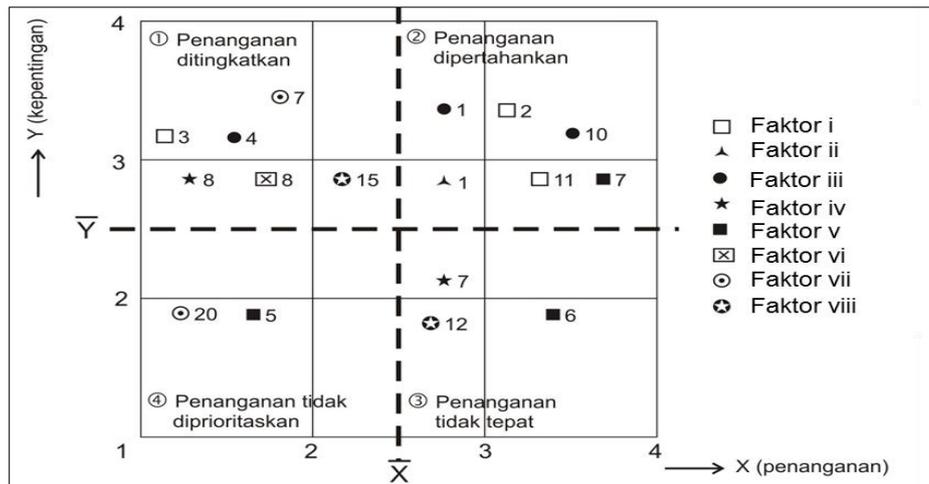


Sumber: Wijaya (2011) dalam Sedayu (2013)

Gambar 1 Tipologi Solusi Masalah dalam Empat Kuadran dengan Metode IPA

Bruyere at al. (2002) menempatkan garis perpotongan kuadran pada nilai rata-rata hasil pengamatan pada sumbu tingkat kepentingan dan sumbu tingkat kepuasan agar dapat diketahui secara spesifik posisi tiap faktor pada nomor kuadaran yang sesuai. Prosedur analisis tipologi masalah dengan metode IPA adalah: (1) menentukan faktor-faktor yang akan dianalisis; (2) melakukan survei melalui penyebaran kuesioner; (3) menghitung nilai rata-rata tingkat kepentingan dan prioritas kepuasan; (4) membuat grafik IPA; dan (5) melakukan evaluasi tiap faktor sesuai kuadrannya. Selanjutnya metode IPA yang digunakan dalam evaluasi implementasi UU 22/2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional ini dimodifikasi sesuai kebutuhan dalam menjawab beberapa kendala dan masalah sebagaimana diilustrasikan pada Gambar 2. Modifikasi tersebut adalah garis vertikal “importance” didefinisikan sebagai “tingkat kepentingan” dan garis horisontal “performance” didefinisikan sebagai “tingkat penanganan”.

Penilaian tingkat kepentingan dilakukan dengan memberikan satu pilihan terhadap nilai 1 sampai 4 dengan kriteria: nilai 1 (tidak penting), nilai 2 (kurang penting), nilai 3 (penting), dan nilai 4 (sangat penting). Contoh cara penilaian tingkat kepentingan tiap kendala dan masalah dapat ditunjukkan pada Tabel 1. Penilaian tingkat penanganan juga dilakukan dengan memberikan satu pilihan terhadap nilai 1 (tidak intensif), nilai 2 (kurang intensif), nilai 3 (intensif atau serius), dan nilai 4 (sangat intensif). Contoh cara penilaian tingkat penanganan tiap kendala dan masalah dapat ditunjukkan pada Tabel 2.



Gambar 2 Model Evaluasi Tingkat Kepentingan dan Tingkat Penanganan Kendala dan Masalah Implementasi UU 22/2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional

Tabel 1 Contoh Penilaian Tingkat Kepentingan Tiap Kendala dan Permasalahan Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional

1 = tidak penting; 2 = kurang penting; 3 = penting; 4 = sangat penting

No.	Kendala dan masalah impleementasi UU 22/2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional	Tingkat kepentingan			
		1	2	3	4
1	Penetapan tingkat pelayanan jalan				X
2	Optimalisasi pemanfaatan ruas jalan			X	
3	Perbaikan geometrik pada ruas Jalan dan persimpangan jalan			X	
4	Penetapan kelas jalan pada tiap ruas jalan				X
5	Pemenuhan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif			X	

Tabel 2 Contoh Penilaian Tingkat Penanganan Tiap Kendala dan Permasalahan Implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional

1 = tidak intensif; 2= kurangintensif; 3 = intensif (serius); 4 = sangat intensif

No.	Kendala dan masalah impleementasi UU 22/2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional	Tingkat penanganan			
		1	2	3	4
1	Penetapan tingkat pelayanan jalan	X			
2	Optimalisasi pemanfaatan ruas jalan		X		
3	Perbaikan geometrik pada ruas Jalan dan persimpangan jalan		X		
4	Penetapan kelas jalan pada tiap ruas jalan	X			
5	Pemenuhan laik fungsi jalan secara teknis dan administratif		X		

Analisis IPA tiap kendala dan masalah implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional menghasilkan indeks tingkat kesesuaian (Tki) dan posisi kuadran IPA sebagaimana diilustrasikan pada Tabel 3. Analisis nilai Tki bertujuan untuk mengidentifikasi selisih (*gap*) antara tingkat kepentingan dan tingkat penanganan tiap kendala dan masalah secara kuantitatif. Nilai Tki yang makin

kecil menunjukkan selisih yang makin besar antara tingkat kepentingan dan tingkat penanganan.

Tabel 3 Analisis Gap antara Tingkat Kepentingan dan Tingkat Penanganan

Kendala dan Masalah (KM)	Tingkat Penanganan	Tingkat Kepentingan	Tki	Kuadran IPA			
	X	Y		I	II	III	IV
KM-1	X ₁	Y ₁	X ₁ /Y ₁	√	-	-	-
KM-2	X ₂	Y ₂	X ₂ /Y ₂	√	-	-	-
KM-3	X ₃	Y ₃	X ₃ /Y ₃	-	-	√	-
KM-4	X ₄	Y ₄	X ₄ /Y ₄	-	-	-	√
KM-n	X ₅	Y ₅	X ₅ /Y ₅	-	-	-	√

Indeks tingkat penanganan tiap kendala dan masalah implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional dapat dianalisis dengan metode *Customer Satisfaction Indeks* (CSI) sebagaimana diilustrasikan pada Tabel 4. Langkah awal dilakukan dengan cara menghitung bobot faktor (WF) yang merupakan perbandingan antara tingkat penanganan dan tingkat kepentingan. Selanjutnya nilai WF tersebut dikalikan dengan nilai rata-rata tingkat kepentingan semua kendala dan masalah untuk mendapatkan skor bobot (WS). Nilai WS dibagi dengan skala maksimum kriteria penanganan yang disepakati (= 4 skala) untuk memperoleh nilai CSI. Kendala dan masalah yang memiliki CSI lebih kecil dari CSI rata-rata maka memerlukan penanganan yang lebih serius untuk memperbaiki capaian kinerja yang lebih tepat.

Tabel 4 Analisis CSI (Indeks Tingkat Penanganan) Kendala dan Masalah

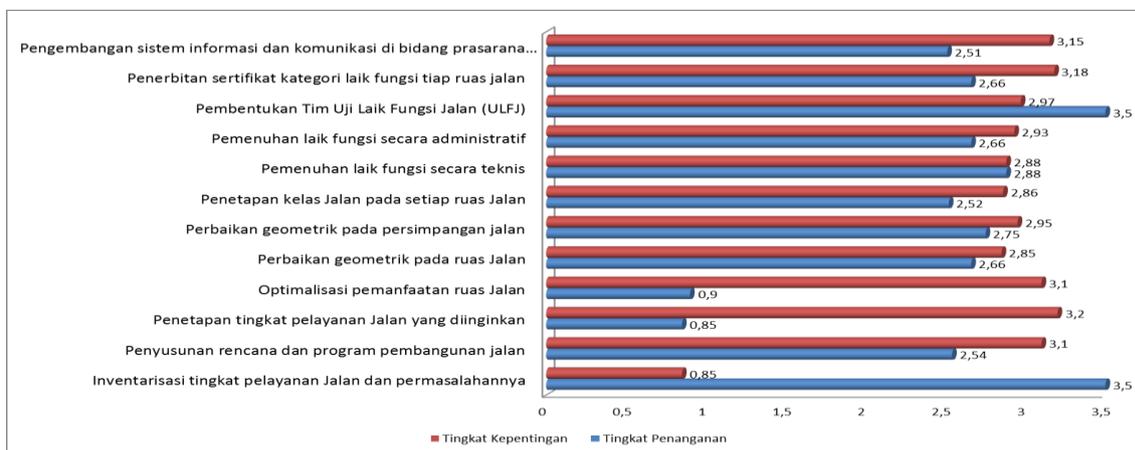
Kendala dan Masalah (KM)	Tingkat Penanganan	Tingkat Kepentingan	(WF)	(WS)	CSI
	X	Y			
KM-1	X ₁	Y ₁	X ₁ / \bar{x}	WF ₁ · \bar{y}	WS ₁ /4
KM-2	X ₂	Y ₂	X ₂ / \bar{x}	WF ₂ · \bar{y}	WS ₂ /4
KM-3	X ₃	Y ₃	X ₃ / \bar{x}	WF ₃ · \bar{y}	WS ₃ /4
KM-4	X ₄	Y ₄	X ₄ / \bar{x}	WF ₄ · \bar{y}	WS ₄ /4
KM-n	X ₅	Y ₅	X ₅ / \bar{x}	WF _n · \bar{y}	WS ₅ /4

HASIL ANALISIS TIPOLOGI MASALAH

Akar masalah tindakan proaktif implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional yang memiliki gap yang cukup besar antara tingkat kepentingan dan tingkat penanganan adalah: (1) tingkat pelayanan jalan belum ditetapkan; (2) pemanfaatan ruas jalan belum optimal; (3) geometrik jalan substandar pada ruas dan persimpangan jalan belum diperbaiki; (4) kelas jalan pada tiap ruas jalan belum ditetapkan; (5) kelaikan fungsi jalan secara teknis belum dapat dipenuhi; (6) sistem informasi dan komunikasi prasarana jalan belum dikembangkan. Artinya keenam akar masalah memerlukan penanganan serius yang berkaitan dengan problem

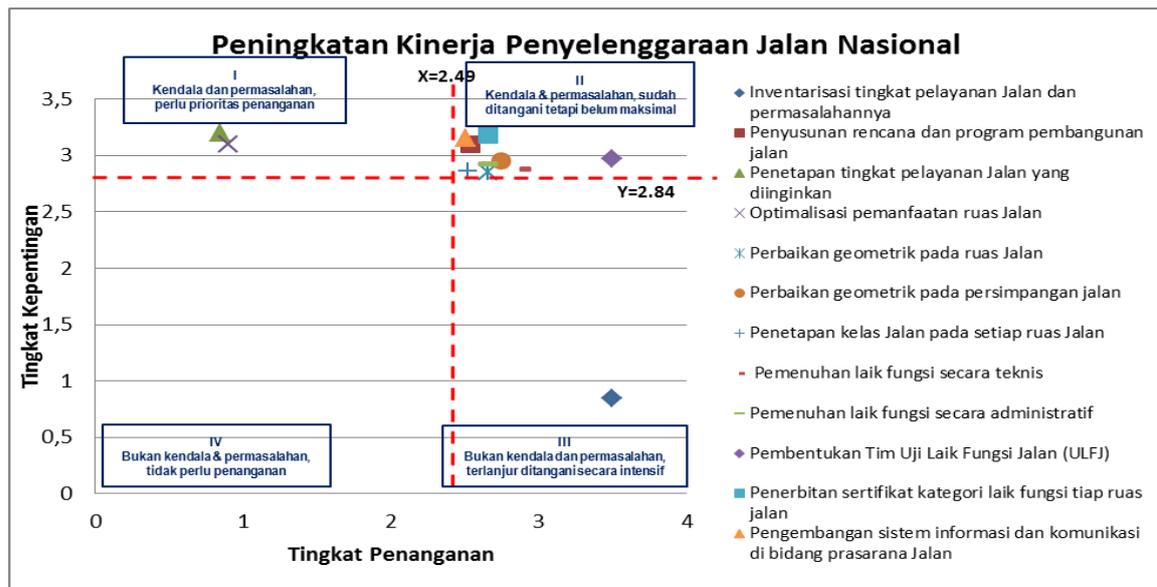
peningkatan kinerja penyelenggaraan jalan nasional terkait implementasi undang-undang tersebut. Kondisi tersebut dapat dilihat pada Gambar 3.

Selanjutnya hasil analisis *gap* tersebut dapat dipetakan dalam kuadran IPA sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 4. Tingkat pelayanan jalan belum dapat ditentukan dengan pasti karena problem gangguan fungsi jalan akibat lemahnya pemerintah daerah melakukan pengendalian tata guna lahan di sekitar jalan nasional. Kondisi tersebut jika dibiarkan akan berdampak tidak tercapainya pemenuhan terhadap kelaikan fungsi jalan secara teknis. Selain itu perbaikan geometrik ruas dan persimpangan jalan belum menunjukkan hasil yang maksimal karena keterbatasan lahan jalan dan keragaman fisiografi trase jalan yang memerlukan biaya mahal. Sistem informasi dan komunikasi prasarana jalan belum dapat dikembangkan karena sulitnya koordinasi antar lembaga yang terkait dengan penyelenggaraan jalan nasional. Tindakan proaktif tersebut lebih mengutamakan implementasi pasal 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional.



Gambar 3 *Gap* Tingkat Kepentingan dan Tingkat Penanganan Ranah Akar Masalah Tindakan Proaktif Implementasi UU 22/2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional

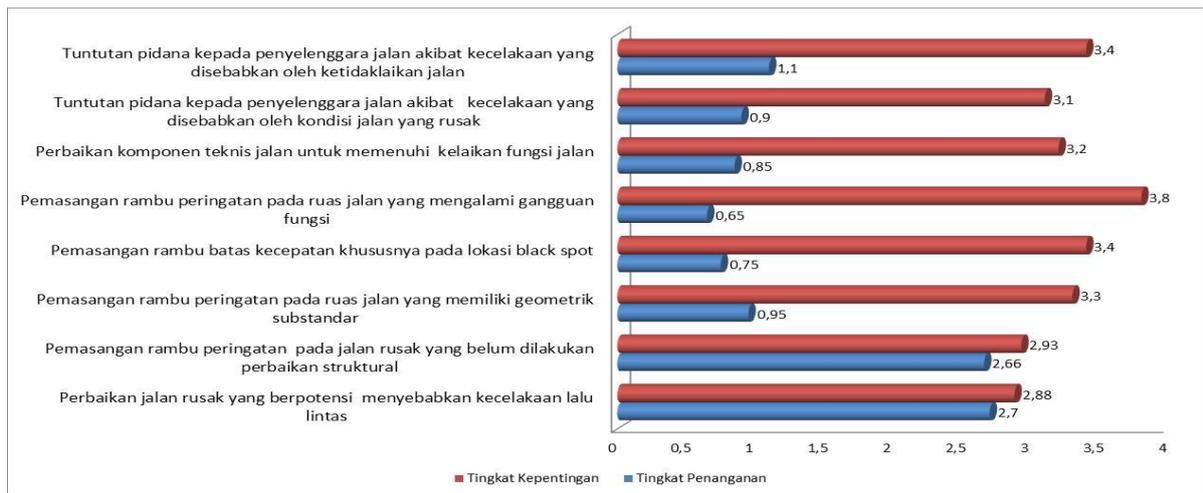
Hasil pemetaan ranah akar masalah tindakan proaktif pada Gambar 4 belum menunjukkan tingkat penanganannya, sehingga perlu diuji dengan analisis CSI. Nilai CSI rata-rata 0,71; artinya ranah akar masalah yang memiliki nilai CSI lebih kecil dari 0,71 memerlukan penanganan yang lebih serius untuk memperbaiki kinerja penyelenggara jalan nasional terhadap implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ. Berdasarkan nilai CSI maka diperlukan peningkatan kinerja penyelenggara jalan nasional melalui tindakan proaktif implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ, antara lain: (1) penetapan tingkat pelayanan jalan; (2) optimalisasi pemanfaatan ruas jalan; (3) pengembangan sistem informasi dan komunikasi prasarana jalan; (4) perbaikan geometrik ruas dan simpang jalan; dan (5) pemenuhan laik fungsi jalan secara teknis. Hasil analisis indeks tingkat penanganan kendala dan masalah tindakan proaktif implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional dapat dilihat pada Tabel 5.



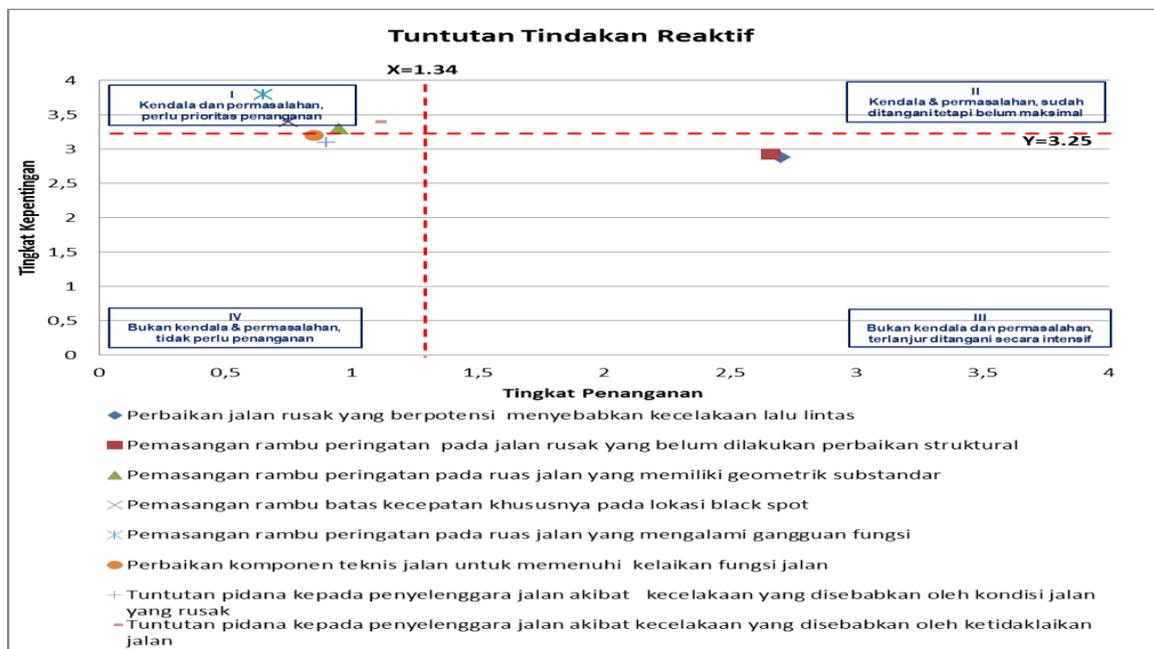
Gambar 4 Pemetaan Ranah Akar Masalah Tindakan Proaktif Implementasi UU 22/2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional pada Kuadran IPA

Tabel 4 Indeks Tingkat Penanganan (CSI) Tiap Kendala dan Masalah Tindakan Proaktif Implementasi UU 22/2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional

No.	Ranah Akar Masalah Tindakan Proaktif	Tingkat Penanganan	Tingkat Kepentingan	Bobot (WF)	Skor Bobot (WS)	CSI
		X	Y			
1	Penetapan tingkat pelayanan jalan	1,20	3,20	0,56	1,58	0,39
2	Optimalisasi pemanfaatan ruas jalan	1,30	3,10	0,60	1,71	0,43
3	Perbaikan geometrik ruas jalan	1,70	2,40	0,79	2,24	0,56
4	Perbaikan geometrik simpang jalan	2,10	2,30	0,97	2,76	0,69
5	Penetapan kelas jalan tiap ruas jalan	1,90	2,30	0,88	2,50	0,63
6	Pemenuhan laik fungsi jalan secara teknis	2,00	2,70	0,93	2,63	0,66
7	Pembentukan tim uji laik fungsi jalan	3,50	3,20	1,62	4,61	1,15
8	Penerbitan sertifikat kategori laik fungsi tiap ruas jalan	3,60	3,18	1,67	4,74	1,18
9	Pengembangan sistem informasi dan komunikasi prasarana jalan	2,10	3,15	0,97	2,76	0,71
		2,16	2,84			0,71



Gambar 5 Gap Tingkat Kepentingan dan Tingkat Penanganan Ranah Akar Masalah Tindakan Reaktif Implementasi UU 22/2009 tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional



Gambar 6 Pemetaan Ranah Akar Masalah Tindakan Reaktif Implementasi UU 22/2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional pada Kuadran IPA

Ranah akar masalah tindakan reaktif implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional yang memiliki gap yang cukup besar antara tingkat kepentingan dan tingkat penanganan adalah: (1) pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang memiliki geometrik substandar; (2) pemasangan rambu batas kecepatan khususnya pada lokasi black spot; (3) pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang mengalami gangguan fungsi; (4) perbaikan komponen teknis jalan untuk memenuhi kelaikan fungsi jalan; (5) tuntutan pidana kepada

penyelenggara jalan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kondisi jalan yang rusak dan ketidaklaikan fungsi jalan. Kondisi gap tersebut dapat dilihat pada Gambar 5.

Selanjutnya hasil analisis gap tersebut dapat dipetakan dalam kuadran IPA sebagaimana ditunjukkan pada Gambar 6. Tindakan reaktif yang dituntut dalam undang-undang tersebut adalah pemasangan rambu peringatan pada segmen jalan yang mengalami kerusakan struktural untuk mengurangi potensi kecelakaan lalu lintas. Hasil analisis data menunjukkan perlunya pemasangan rambu peringatan pada segmen jalan yang memiliki geometrik substandar yang merupakan lokasi blackspot. Artinya problem defisiensi keselamatan jalan tidak hanya dipicu oleh kondisi jalan yang rusak tetapi yang lebih penting ditangani secara serius adalah geometrik jalan yang substandar dan gangguan fungsi jalan akibat lemahnya pengendalian perubahan tata guna lahan di sekitar jalan.

Tabel 6 Indeks Tingkat Penanganan (CSI) tiap Kendala dan Masalah Tindakan Reaktif Implementasi UU 22/2009 Tentang LLAJ terhadap Penyelenggaraan Jalan Nasional

No.	Ranah Akar Masalah Tindakan Reaktif	Tingkat Penanganan	Tingkat Kepentingan	Bobot (WF)	Skor Bobot (WS)	CSI
1	Perbaikan jalan rusak yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas	2,70	2,88	2,09	6,57	1,64
2	Pemasangan rambu peringatan pada jalan rusak yang belum dilakukan perbaikan struktural	1,20	2,10	0,93	2,92	0,73
3	Pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang memiliki geometrik substandar	0,95	3,30	0,73	2,31	0,58
4	Pemasangan rambu batas kecepatan khususnya pada lokasi black spot	0,75	3,40	0,58	1,82	0,46
5	Pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang mengalami gangguan fungsi	0,65	3,80	0,50	1,58	0,40
6	Perbaikan komponen teknis jalan untuk memenuhi kelaikan fungsi jalan	2,10	3,20	1,62	5,11	1,28
7	Tuntutan pidana kepada penyelenggara jalan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh kondisi jalan yang rusak	0,90	3,10	0,70	2,19	0,55
8	Tuntutan pidana kepada penyelenggara jalan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh ketidaklaikan fungsi jalan	1,10	3,40	0,85	2,68	0,67
		1,29	3,15			0,79

Hasil pemetaan ranah akar masalah tindakan reaktif pada Gambar 6 belum menunjukkan tingkat penanganannya, sehingga perlu diuji dengan analisis CSI. Nilai CSI rata-rata 0,79; artinya ranah akar masalah yang memiliki nilai CSI lebih kecil dari 0,79 memerlukan penanganan yang lebih serius untuk memperbaiki kinerja penyelenggara jalan nasional. Berdasarkan nilai CSI diperlukan peningkatan kinerja penyelenggara jalan nasional melalui tindakan reaktif implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Jalan, antara lain: (1) pemasangan rambu peringatan pada jalan rusak yang belum dilakukan perbaikan struktural; (2) pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang memiliki geometrik substandar; (3) pemasangan rambu batas kecepatan khususnya pada lokasi black spot; (4) pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang mengalami gangguan fungsi; (5) pemasangan rambu peringatan pada ruas jalan yang mengalami gangguan fungsi; (6) tuntutan pidana kepada penyelenggara jalan akibat kecelakaan yang

disebabkan oleh ketidaklaikan fungsi jalan; (7) tuntutan pidana kepada penyelenggara jalan akibat kecelakaan yang disebabkan oleh ketidaklaikan fungsi jalan; dan (8) pemasangan rambu peringatan pada jalan rusak yang belum dilakukan perbaikan. Hasil analisis indeks tingkat penanganan kendala dan masalah tindakan reaktif implementasi Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional dapat dilihat pada Tabel 6. Tindakan reaktif tersebut lebih mengutamakan implementasi pasal 24, pasal 230, dan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional.

KESIMPULAN DAN SARAN

Capaian tindakan proaktif penyelenggaraan jalan nasional yang belum maksimal adalah: (a) penetapan tingkat pelayanan jalan; (b) optimalisasi pemanfaatan ruas jalan; (c) perbaikan geometrik ruas dan persimpangan jalan; (d) penetapan kelas jalan tiap ruas jalan; dan (e) pemenuhan kelaikan fungsi jalan. Tindakan proaktif lebih mengutamakan implementasi pasal 8 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ terhadap penyelenggaraan jalan nasional.

Capaian tindakan reaktif penyelenggaraan jalan nasional yang belum maksimal adalah: (a) perbaikan jalan rusak yang berpotensi menyebabkan kecelakaan; (b) pemasangan tanda atau rambu pada jalan yang rusak atau geometrik jalan yang substandar untuk mencegah kecelakaan; (c) pencegahan kecelakaan akibat ketidaklaikan fungsi jalan; (d) pencegahan kecelakaan akibat kondisi jalan yang rusak danantisipasi pidana paling lama 5 tahun jika korban kecelakaan tersebut meninggal dunia. Tindakan reaktif lebih mengutamakan implementasi pasal 8, pasal 230, dan pasal 273 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, Tentang LLAJ, terhadap penyelenggaraan jalan nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2013. *Evaluasi terhadap Kendala dan Akar Masalah Penyelenggaraan Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2004. *Undang-Undang RI No. 38 Tahun 2004, Tentang Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2006. *Peraturan Pemerintah RI No. 34 Tahun 2006, Tentang Jalan*. Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang RI No. 22 Tahun 2009, Tentang Lalulintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Sedayu, A. 2013. *Pemodelan Pelayanan Terminal Penumpang Transportasi Jalan Berbasis Kepuasan Pengguna*. Disertasi Doktor Teknik Sipil (tidak dipublikasikan). Malang: Universitas Brawijaya.
- Wicaksono, A. 1998. *Evaluation of Intercity Bus Terminal Development in Indonesia*. Doctoral Dissertation (unpublished). Tokyo: University of Tokyo.
- Wijaya, T. 2011. *Manajemen Kualitas Jasa: Desain Servqual, QFD, dan Kano disertai Contoh Aplikasi dalam Kasus Penelitian*. Jakarta: Indeks