

IMPLEMENTASI PERATURAN PERLINDUNGAN KESELAMATAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR YANG DIGUNAKAN UNTUK KEPENTINGAN MASYARAKAT DALAM PEMENUHAN ASPEK KESELAMATAN BERKENDARA DI KABUPATEN HULU SUNGAI UTARA

Muhammad Syarif¹, Agus Surya Dharma², Barkatullah³

Program Studi Administrasi Publik

Sekolah Tinggi Ilmu Administrasi Amuntai

e-mail: syarifmuhammadsyarif387@gmail.com

ABSTRAK

Tujuan peraturan ini adalah untuk menjamin keselamatan pengendara sepeda motor yang menggunakan kendaraannya untuk kepentingan umum, khususnya di Kabupaten Hulu Sungai Utara, sejak ditetapkan oleh Menteri Perhubungan (Peraturan Nomor 12 Tahun 2019). Akan tetapi dalam pelaksanaannya masih terdapat permasalahan diantaranya yaitu kurangnya pengetahuan masyarakat pengemudi ojek akan peraturan ini, tidak adanya sosialisasi berkelanjutan oleh petugas yang berwenang, kesadaran masyarakat pengemudi ojek yang masih rendah. Peneliti terdorong untuk menyelidiki unsur-unsur yang berdampak pada penerapan peraturan perundang-undangan perlindungan keselamatan pengendara sepeda motor dan bagaimana peraturan tersebut melayani masyarakat di Kabupaten Hulu Sungai Utara dalam hal keselamatan berkendara. Dua belas informan yang dipilih secara acak berpartisipasi dalam penelitian deskriptif kualitatif ini. Temuan penelitian menunjukkan bahwa upaya Kabupaten Hulu Sungai Utara untuk menegakkan peraturan keselamatan pengendara sepeda motor sebagian besar tidak berhasil. Hal ini terlihat dari kurangnya komunikasi yang efektif mengenai peraturan tersebut, karena masih banyak pengemudi ojek yang belum mengetahuinya, aspek sumber daya belum berjalan dengan baik karena kemampuan petugas pelaksana dalam menyampaikan dan menjalankan peraturan ini belum dilakukan secara optimal, aspek disposisi belum berjalan dengan baik dilihat dari komitmen petugas pelaksana belum menyampaikan peraturan secara rutin dan berkesinambungan, aspek struktur birokrasi belum berjalan dengan baik karena kurangnya koordinasi dari petugas pelaksana dan tidak adanya sop mengenai peraturan ini. Adapun faktor yang mempengaruhi implementasi peraturan ini yaitu, kurangnya komunikasi antar sesama pelaksana program, kurangnya anggaran pelaksanaan peraturan, dan pemahaman petugas pelaksana dalam memastikan pelaksanaan peraturan berjalan dengan baik.

Kata Kunci: Implementasi, Kebijakan, Keselamatan Berkendara, Penggunaan Sepeda Motor

ABSTRACT

From the moment that Ministerial Regulation No. 12 of 2019 was passed It is believed that the North Hulu Sungai Regency motorcyclists, in particular, will be better protected and safer thanks to the Minister of Transportation's Regulation No. 12 of 2019 on the Protection of the Safety of Motorcyclists for the Benefit of the Community. The community of motorbike taxi drivers is unaware of this legislation, among other issues with its execution, the absence of continuous socialization by authorized officers, and the low awareness of the motorcycle taxi driver community. This encourages researchers to research how the implementation of motorcyclist safety protection regulations is used for the common good in addressing the elements influencing road safety in North Hulu Sungai Regency. Using a purposive selection of twelve respondents, this research provided a descriptive qualitative analysis. From a communication standpoint, it is clear that the implementation of motorbike rider safety regulations in North Hulu Sungai Regency has not been successful; that is, many motorbike taxi drivers are still unaware of these regulations, which is a major setback for the community's safety on the road, the resource aspect has not run well because of the ability of the implementing officer to convey and carry out This regulation has not been carried out optimally, the disposition aspect has not run well judging from the commitment of the implementing officer has not submitted the regulation regularly and continuously, the bureaucratic system has not been functioning properly since the implementing

officer has not coordinated and there is no standard operating procedure (SOP) for this rule. The following factors impact the smooth execution of this regulation: the understanding of the implementing officers, the availability of funds, and the quality of communication amongst fellow programme implementers.

Keywords: *Implementation, Policy, Safety Driving, Motorcycle Usage*

PENDAHULUAN

Tujuan utama dari transportasi adalah untuk memindahkan orang dan komoditas dari satu tempat ke tempat lain secara efisien, aman, dan dengan biaya serendah mungkin. Hal ini dicapai melalui penggunaan berbagai sarana transportasi, baik yang melibatkan tenaga manusia maupun alat-alat mekanis modern seperti kendaraan bermotor, kereta api, pesawat terbang, dan kapal. Transportasi memegang peran penting dalam mendukung mobilitas manusia serta pergerakan barang dalam skala lokal, nasional, dan internasional. Sebagaimana dijelaskan oleh (Widari 2010), keberhasilan dalam mencapai tujuan transportasi bergantung pada kemampuan sistem transportasi untuk beroperasi dengan lancar, mengurangi hambatan, serta menawarkan alternatif yang efisien dan murah bagi para pengguna jasa. Kemudian, angkutan diartikan sebagai perpindahan orang dan barang dari satu lokasi ke lokasi lain dengan campur tangan manusia atau mesin, dengan tujuan mencapai tujuan tersebut secepat dan semurah mungkin. Definisi ini tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatur seluruh aspek transportasi di Indonesia.

Undang-undang ini menjadi landasan hukum bagi penyelenggaraan sistem transportasi yang aman, tertib, dan efisien, baik di wilayah perkotaan maupun pedesaan. Di perkotaan, transportasi memainkan peran penting dalam mendukung aktivitas ekonomi, menghubungkan wilayah-wilayah dengan pusat kegiatan bisnis, pendidikan, dan pelayanan publik. Di pedesaan, transportasi menjadi kunci untuk membuka akses terhadap pasar, layanan kesehatan, pendidikan, dan berbagai sumber daya lainnya yang dapat meningkatkan taraf hidup masyarakat. transportasi juga memiliki fungsi strategis dalam mendorong pertumbuhan ekonomi dan pembangunan daerah. Dalam konteks otonomi daerah, transportasi yang baik membantu meningkatkan akuntabilitas penyelenggaraan pemerintahan daerah dan mendukung desentralisasi kekuasaan.

Sistem transportasi yang andal memungkinkan daerah untuk memanfaatkan potensi sumber daya alam, tenaga kerja, dan produk-produk lokal yang ada, serta meningkatkan daya saing ekonomi di tingkat nasional dan internasional. Hal ini sangat penting, terutama di daerah yang kaya akan sumber daya alam atau memiliki sektor pertanian, perikanan, atau pariwisata yang potensial, di mana konektivitas transportasi mempengaruhi efisiensi distribusi barang dan jasa. Dalam rangka mendukung pembangunan perekonomian secara lebih luas, sektor Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) harus ditingkatkan kualitas dan fungsinya. LLAJ memiliki tanggung jawab untuk menjamin keselamatan pengguna jalan, mengatur ketertiban lalu lintas, dan memastikan transportasi berjalan secara efisien. Sistem transportasi jalan yang berfungsi dengan baik juga berkontribusi pada kesejahteraan masyarakat dengan mengurangi waktu tempuh perjalanan, meningkatkan aksesibilitas, dan mengurangi biaya logistik.

Peningkatan kemampuan LLAJ juga penting untuk mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas, yang menjadi salah satu tantangan utama dalam menjaga keselamatan pengendara di jalan raya. Upaya peningkatan ini dapat dilakukan melalui pengembangan infrastruktur jalan yang memadai, seperti pelebaran jalan, pembangunan jembatan, dan penambahan fasilitas pendukung seperti rambu-rambu lalu lintas dan penerangan jalan. Tidak hanya itu, penggunaan teknologi dalam transportasi, seperti sistem manajemen lalu lintas berbasis digital dan kendaraan otonom, juga dapat memberikan

dampak positif dalam meningkatkan efisiensi dan keselamatan transportasi. Inovasi teknologi ini sangat diperlukan untuk menghadapi tantangan di masa depan, terutama dengan meningkatnya jumlah kendaraan bermotor yang beroperasi di jalan raya dan pertumbuhan populasi di wilayah perkotaan. Dengan demikian, memiliki sistem lalu lintas dan transportasi yang efektif bukan hanya soal memindahkan orang dan barang, tetapi juga mendukung pembangunan ekonomi, memperkuat daya saing daerah, serta meningkatkan kualitas hidup masyarakat secara keseluruhan.

Sebagai kendaraan pribadi, sepeda motor pada dasarnya tidak termasuk dalam kategori transportasi umum. Fungsinya awalnya dirancang untuk memenuhi kebutuhan mobilitas individu atau keluarga secara pribadi. Namun, seiring perkembangan zaman dan meningkatnya kebutuhan mobilitas yang lebih fleksibel dan cepat di berbagai daerah, sepeda motor secara informal telah bertransformasi menjadi salah satu sarana transportasi umum. Fenomena ini dapat dilihat dari maraknya penggunaan sepeda motor sebagai ojek, baik ojek tradisional maupun ojek online, yang beroperasi untuk mengangkut penumpang dengan membebankan tarif tertentu. Meskipun tidak diakui secara resmi sebagai transportasi umum oleh regulasi transportasi, kenyataannya ojek telah menjadi bagian integral dari sistem mobilitas di perkotaan dan pedesaan di seluruh Indonesia. Ojek tradisional telah lama ada, terutama di daerah-daerah yang kurang terlayani oleh transportasi umum formal. Mereka biasanya beroperasi di pangkalan-pangkalan tertentu dan menawarkan layanan kepada masyarakat secara fleksibel, dengan tarif yang umumnya ditentukan melalui negosiasi langsung antara pengemudi dan penumpang. Sementara itu, ojek online mulai berkembang pesat seiring dengan kemajuan teknologi dan penetrasi smartphone di kalangan masyarakat. Dengan adanya aplikasi transportasi berbasis digital, pengguna dapat memesan ojek online dengan lebih mudah dan cepat, serta tarif yang ditentukan oleh algoritma aplikasi, menjadikannya lebih transparan dan terukur. Ojek online telah membawa perubahan signifikan dalam cara orang memandang transportasi motor sebagai sarana angkutan umum, memberikan kemudahan dan efisiensi lebih bagi penggunanya.

Meskipun ojek, baik tradisional maupun online, telah menjadi bagian dari kehidupan sehari-hari banyak orang, status hukum sepeda motor sebagai alat transportasi umum masih belum jelas. Hal ini menimbulkan kebutuhan mendesak akan regulasi yang lebih spesifik dan komprehensif. Undang-undang yang mengatur sepeda motor sebagai alat transportasi untuk kepentingan umum perlu diperjelas untuk memberikan kepastian hukum bagi para pengemudi ojek maupun penumpang. Pemerintah telah mulai merespons dengan memperkenalkan beberapa peraturan baru terkait penggunaan sepeda motor sebagai alat angkutan umum. Misalnya, peraturan mengenai persyaratan keselamatan, seperti kewajiban menggunakan helm dan perawatan kendaraan, hingga ketentuan terkait tarif dan batasan wilayah operasi, terutama bagi ojek online. Dengan demikian, peraturan mengenai penggunaan sepeda motor sebagai transportasi untuk kepentingan umum harus dirancang secara holistik, mencakup aspek hukum, keselamatan, lingkungan, dan sosial. Pemerintah perlu memastikan bahwa peraturan yang dibuat tidak hanya memberikan kepastian hukum, tetapi juga mampu menjawab kebutuhan masyarakat dan melindungi para pengemudi serta penumpang. Ini adalah tantangan yang kompleks, namun sangat penting untuk menciptakan sistem transportasi yang lebih aman, adil, dan berkelanjutan di Indonesia.

Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Keselamatan Pengendara Sepeda Motor Untuk Angkutan Orang mengatur penggunaan sepeda motor sebagai layanan angkutan umum. Terkait perlindungan pengendara sepeda motor dari bahaya, Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 justru bertentangan karena menjadikan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai landasannya. Hal ini disebabkan sepeda motor tidak termasuk dalam

angkutan umum berdasarkan UU LLAJ. Sepeda motor termasuk salah satu angkutan umum dalam Pasal 3 Ayat (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019. Sepeda yang digunakan untuk kepentingan masyarakat dapat berupa salah satu dari tiga jenis: a. kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa perumahan, b. kendaraan bermotor roda dua dengan atau tanpa gerbong samping, atau c. kendaraan bermotor roda tiga tanpa perumahan. UU LLAJ no. 22 Tahun 2009 melarang hal ini, dan ini jauh berbeda. Masyarakat mendapat manfaat dari Peraturan Menteri Perhubungan No. 12 Tahun 2019, terlepas dari apakah aplikasi digunakan atau tidak. Peneliti di lapangan menemukan melalui wawancara dan observasi awal bahwa banyak pengemudi ojek pangkalan dan pengemudi ojek online tidak memiliki peralatan yang memadai. Tentu saja, mereka menempatkan diri mereka sendiri dan orang-orang yang mereka bawa dalam risiko ketika mereka melakukan hal ini. Agar pertimbangan keselamatan yang dituangkan dalam Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 dapat terpenuhi,

Dalam peraturannya jika undang-undang tersebut sudah ditetapkan maka sudah menjadi kewajiban sebagai masyarakat untuk menaatinya. Akan tetapi masih banyak pengemudi yang melanggar peraturan tersebut, hal ini disebabkan; Beberapa bagian dari pembatasan ini masih asing bagi para pengemudi ojek. Para pengemudi ojek tidak menyadari dan tidak menaati peraturan ini karena kurangnya sosialisasi yang terus menerus dari pemerintah. Perjalanan pengemudi ojek masih panjang sebelum mereka dapat sepenuhnya mematuhi persyaratan keselamatan, terutama dalam hal dasar seperti memakai sepatu dan sarung tangan hal-hal yang sering diabaikan karena sakit atau cuaca buruk. Dengan demikian, peneliti melakukan penelitian terkait peraturan tersebut, apakah pelaksanaannya sudah tepat sehingga dapat dijadikan dasar untuk mengambil tindakan dalam pemanfaatan sepeda motor di Kabupaten Hulu Sungai Utara demi kepentingan umum masyarakat. Oleh karena itu, tujuan penelitian ini adalah untuk mengumpulkan informasi yang dapat digunakan oleh otoritas dan lembaga terkait di Kabupaten Hulu Sungai Utara dalam pengambilan kebijakan mengenai transportasi dan lalu lintas jalan.

METODE

A. Masalah yang diteliti

1. Ketidaktahuan pengemudi ojek terhadap beberapa bagian ketentuan peraturan menyebabkan lahirnya peraturan tersebut tidak di jalankan dengan baik oleh masyarakat pengemudi ojek. (*Sumber Data: Observasi awal peneliti, 2024*)
2. Komunitas pengemudi ojek tidak mengetahui dan belum menerapkan peraturan ini dengan baik karena kurangnya sosialisasi yang konsisten dari pihak berwenang. (*Sumber Data: Observasi awal peneliti, 2024*)
3. Tingkat kesadaran masyarakat pengemudi ojek yang masih rendah mengenai peraturan keselamatan saat berkendara dalam pemenuhan aspek keselamatan berkendara seperti Masih banyak orang yang memilih untuk tidak memakai sepatu dan sarung tangan karena tidak nyaman atau karena cuaca. (*Sumber Data: Observasi awal peneliti, 2024*)

B. Sasaran Penelitian

Untuk memastikan penelitian berfokus pada sasaran penelitian, Dalam Leo Agustino (2020:154), peneliti mengacu pada gagasan yang dikemukakan oleh George C. Edward III, yang meliputi:

1. Komunikasi
2. Sumber Daya
3. Disposisi

4. Struktur Birokrasi

C. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mengetahui informasi. Agar data yang dikumpulkan dalam penelitian dapat berjalan dengan baik, peneliti menggunakan beberapa prosedur pengumpulan data. Penelitian ini menggunakan metode pengumpulan informasi berikut:

1. Observasi

Pengumpulan data secara langsung dan tidak langsung terhadap pokok-pokok penelitian dapat dilakukan dengan observasi (Hardani 2020). Baik di laboratorium terkontrol maupun di alam liar, observasi langsung diartikan sebagai proses melihat gejala subjek yang diteliti tanpa menggunakan instrumen apa pun. Sebaliknya, observasi tidak langsung melibatkan penggunaan alat untuk mencatat gejala subjek dari waktu ke waktu. Pengaturan kehidupan nyata dan simulasi dapat digunakan untuk pelaksanaannya.

2. Wawancara

Wawancara dapat berbentuk percakapan yang bertujuan dimana dua orang atau lebih saling bertukar pertanyaan dan jawaban secara lisan. Menurut (Hardani 2020) dkk, dalam wawancara, satu orang berperan sebagai penanya dan satu lagi sebagai responden.

3. Dokumentasi

Kata “dokumen” mengandung arti “item tertulis” dalam bahasa Inggris, dan menurut (Hardani 2020) dkk, dari sinilah kata “dokumentasi” berasal. Dokumentasi adalah teknik pengambilan data yang memanfaatkan data yang sudah ada. Jika dibandingkan dengan cara pengumpulan data lainnya, cara ini lebih sederhana.

D. Teknik Analisis Data

Penelitian ini menggunakan analisis data model Miles dan Huberman yang dijelaskan dalam Sugiyono (2022:132) dan meliputi langkah-langkah sebagai berikut:

1. Pengumpulan Data (*Data Collection*)

Proses pengumpulan data dalam penelitian ini diawali dengan pemeriksaan secara luas terhadap situasi sosial atau objek yang diteliti. Wawancara mendalam, observasi, dan dokumentasi merupakan metode utama pengumpulan data, dan sebagian data dikumpulkan selama beberapa hari melalui kombinasi pendekatan-pendekatan tersebut (triangulasi). jarak yang lebar.

2. Reduksi Data (*Data Reduction*)

Data diminimalkan ketika jumlah data yang cukup telah dikumpulkan. Reduksi data melibatkan pencarian tema dan pola, memilih item berdasarkan kepentingannya, dan merangkum poin-poin utama. Peneliti akan lebih mudah mengumpulkan lebih banyak data dari kumpulan data yang lebih kecil, dan gambaran yang lebih jelas akan dihasilkan dari data yang direduksi.

3. Penyajian Data (*Data Display*)

Penjelasan singkat, infografis, hubungan antar kategori, diagram alur, dan representasi serupa dari data ringkas digunakan. Format teks naratif digunakan untuk menampilkan data dalam penyelidikan ini. Membuat data lebih mudah dipahami adalah tujuan utama penyajian data.

4. Penarikan Kesimpulan (*Conclusion Drawing*)

Untuk menyikapi rumusan masalah awal, penelitian ini menarik kesimpulannya. Temuan tersebut disajikan dalam bentuk gambar atau deskripsi suatu benda yang jika diamati lebih dekat akan mengungkap detail yang sebelumnya tidak jelas.

PEMBAHASAN

1. Komunikasi

Komunikasi dalam konteks implementasi kebijakan dapat diukur melalui beberapa indikator, di antaranya adalah transmisi, kejelasan, dan konsistensi. Ketiga indikator ini sangat penting untuk memastikan bahwa informasi yang berkaitan dengan kebijakan atau peraturan dapat tersampaikan dengan baik dan dipahami oleh seluruh pihak yang terkait. Pada indikator transmisi, dalam hal ini penyebaran informasi mengenai Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 12 Tahun 2019, masih belum berjalan secara optimal. Berdasarkan observasi dan wawancara yang dilakukan, komunikasi terkait peraturan ini belum tersalurkan dengan baik. Hal ini terlihat dari masih banyaknya pengemudi kendaraan roda dua, khususnya para pengemudi ojek, yang belum mengetahui tentang kewajiban pemenuhan atribut keselamatan berkendara yang diatur dalam peraturan tersebut. Ini menunjukkan bahwa transmisi informasi, atau penyebaran informasi dari pihak yang berwenang kepada para pengemudi, belum efektif. George C. Edward III dalam teorinya tentang implementasi kebijakan, yang dikutip oleh Leo Agustino (2020:154-158), menyebutkan bahwa ada empat variabel utama yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan, dan salah satunya adalah transmisi atau penyebaran informasi. Edward menekankan bahwa transmisi yang baik adalah kunci dari pelaksanaan kebijakan yang efektif. Jika informasi tentang suatu kebijakan tidak tersampaikan dengan jelas dan tepat sasaran, maka pelaksanaan kebijakan tersebut kemungkinan besar akan mengalami hambatan. Hal ini sejalan dengan temuan dalam observasi ini, di mana komunikasi terkait peraturan keselamatan berkendara bagi pengemudi sepeda motor masih belum maksimal, sehingga menyebabkan ketidaktahuan di kalangan pengemudi. Kekurangan dalam aspek transmisi ini bertentangan dengan pandangan Edward, yang menganggap bahwa penyebaran informasi yang efektif secara langsung berkorelasi dengan efektivitas pelaksanaan kebijakan.

Indikator kejelasan juga dinilai tidak efektif karena, berdasarkan data wawancara dan observasi, penyampaian informasi dari petugas pelaksana masih kurang detail dalam menjelaskan peraturan ini. Hal ini terlihat dari banyaknya pengemudi ojek yang belum memahami secara jelas isi Permenhub No. 12 Tahun 2019 Pasal 4, terutama terkait kewajiban penggunaan atribut keselamatan berkendara seperti sepatu, sarung tangan, dan jaket. Atribut-atribut ini merupakan bagian penting dari pemenuhan aspek keselamatan saat berkendara yang diatur dalam pasal tersebut. Ketidakjelasan ini menyebabkan rendahnya tingkat kesadaran dan kepatuhan para pengemudi terhadap peraturan keselamatan. Menurut Leo Agustino (2020:154–158), situasi ini bertentangan dengan pandangan teoritis George C. Edward III, yang menyatakan bahwa salah satu sub variabel penting dalam implementasi kebijakan adalah kejelasan dalam penyampaian informasi. Kejelasan ini diperlukan agar masyarakat dapat mengetahui dan memahami peraturan dengan baik, sehingga kebijakan tersebut bisa diterapkan secara efektif. Ketiadaan penjelasan yang mendetail dan komunikatif berpotensi menghambat penerapan kebijakan di lapangan.

Kemudian, Indikator konsistensi juga dinilai tidak efektif, karena berdasarkan temuan observasi dan wawancara, konsistensi petugas pelaksana dalam melakukan sosialisasi masih kurang optimal. Sosialisasi mengenai peraturan ini belum dilakukan secara rutin dan belum

tersampaikan secara merata kepada semua pengemudi roda dua, khususnya para pengemudi ojek. Akibatnya, banyak pengemudi yang masih belum mengetahui secara menyeluruh mengenai isi dan kewajiban yang diatur dalam peraturan tersebut. Menurut Leo Agustino (2020:154–158), hal ini bertentangan dengan pendirian teoritis George C. Edward III, yang menekankan bahwa salah satu sub variabel penting dalam implementasi kebijakan adalah konsistensi dalam penyampaian informasi. Konsistensi diperlukan agar masyarakat dapat secara berkelanjutan menerima informasi yang relevan, sehingga peraturan dapat dipahami dengan baik dan diimplementasikan secara efektif. Ketidakkonsistenan dalam penyampaian informasi berisiko menyebabkan kebingungan di lapangan dan menurunkan tingkat kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

2. Sumber Daya

Sumber daya dalam implementasi kebijakan terdiri dari indikator kemampuan, fasilitas, dan wewenang. Pada indikator kemampuan, masih terdapat kekurangan yang signifikan. Berdasarkan observasi dan wawancara, para petugas pelaksana belum melakukan evaluasi dan pengawasan yang memadai dalam menjalankan implementasi peraturan terkait pemenuhan aspek keselamatan berkendara. Hal ini mengakibatkan peraturan sering diabaikan dan tidak dipatuhi oleh para pengemudi ojek. Kurangnya evaluasi dan pengawasan secara berkala membuat pelaksanaan peraturan ini tidak berjalan dengan baik, sehingga tujuan dari peraturan tersebut tidak tercapai secara optimal. Menurut Leo Agustino (2020:154–158), situasi ini bertentangan dengan teori George C. Edward III, yang menekankan bahwa salah satu sub variabel penting dalam keberhasilan implementasi kebijakan adalah sumber daya, termasuk kemampuan petugas dalam melaksanakan peraturan. Ketidakmampuan ini muncul dari minimnya evaluasi dan pengawasan yang konsisten, sehingga petugas tidak dapat memastikan bahwa peraturan diterapkan dengan baik di lapangan, dan pada akhirnya, ketidakpatuhan terhadap peraturan pun menjadi semakin tinggi.

Kemudian, pada indikator wewenang, pelaksanaannya juga belum berjalan dengan baik. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, wewenang terkait peraturan ini belum sepenuhnya jelas, terutama dalam hal otoritas atau pemegang kewenangan utama. Meskipun secara formal peraturan ini berada di bawah naungan Kementerian Perhubungan (Kemenhub), dalam praktiknya pelaksanaan di lapangan hanya sebatas himbauan dari pihak Satlantas. Hal ini menyebabkan kurangnya pemahaman dan pengenalan terhadap peraturan di kalangan masyarakat luas, khususnya para pengemudi ojek. Tidak adanya penegasan mengenai otoritas utama yang bertanggung jawab atas penerapan peraturan ini berdampak pada minimnya pengawasan dan penegakan hukum yang efektif. Menurut Leo Agustino (2020:154–158), kondisi ini bertentangan dengan teori implementasi kebijakan dari George C. Edward III, yang menekankan pentingnya kejelasan dan konsistensi wewenang sebagai salah satu dari empat sub variabel yang mempengaruhi keberhasilan implementasi kebijakan. Edward menyatakan bahwa wewenang yang jelas sangat penting untuk mendukung efektivitas pelaksanaan kebijakan di lapangan. Kurangnya kejelasan tentang otoritas yang bertanggung jawab atas penerapan Permenhub Pasal 4 ini menunjukkan adanya kekosongan koordinasi antara lembaga yang seharusnya terlibat, sehingga kebijakan tersebut tidak terimplementasi dengan baik. Tanpa adanya struktur kewenangan yang tegas, petugas pelaksana tidak memiliki landasan kuat untuk menjalankan peraturan ini dengan efektif, dan masyarakat pun tidak memperoleh gambaran yang jelas tentang pentingnya mematuhi peraturan tersebut.

3. Disposisi

Disposisi dalam implementasi kebijakan terdiri dari indikator komitmen dan pemahaman. Pada indikator komitmen, pelaksanaannya masih belum berjalan dengan baik. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, komitmen petugas pelaksana dalam menjalankan peraturan ini terlihat kurang berdedikasi. Mereka belum secara rutin menyampaikan dan mengingatkan kepada masyarakat, khususnya pengemudi kendaraan bermotor, tentang pentingnya penggunaan atribut keselamatan berkendara. Keterlibatan yang minimal ini mengakibatkan masyarakat tidak memiliki kesadaran penuh tentang kewajiban mereka, sehingga peraturan terkait keselamatan berkendara sering kali diabaikan. Menurut Leo Agustino (2020:154–158), hal ini bertentangan dengan pendirian teoritis George C. Edward III, yang menyatakan bahwa terdapat empat sub variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan, salah satunya adalah disposisi, yang mencakup indikator komitmen. Komitmen yang kuat dari petugas pelaksana sangat penting untuk memastikan bahwa peraturan ini dapat dijalankan secara efektif dan sesuai dengan ketentuan yang ada. Tanpa adanya komitmen yang jelas, sulit untuk mengharapkan perubahan perilaku positif di kalangan masyarakat, dan ini dapat menghambat tujuan utama dari kebijakan keselamatan berkendara yang ingin dicapai.

Kemudian, pada indikator pemahaman, pelaksanaannya menunjukkan hasil yang baik. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, pemahaman petugas pelaksana sudah cukup baik, karena mereka telah memahami dan dapat mengidentifikasi berbagai permasalahan yang berkaitan dengan Pasal 4 Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Transportasi. Mereka menunjukkan kemampuan untuk menganalisis situasi yang ada dan memahami pentingnya penerapan peraturan tersebut dalam konteks keselamatan berkendara. Pandangan teoritis George C. Edward III, seperti yang disampaikan oleh Leo Agustino (2020:154–158), sejalan dengan temuan ini, yang menyatakan bahwa terdapat empat sub variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan, salah satunya adalah disposisi yang mencakup indikator pemahaman. Dalam hal ini, para petugas pelaksana tidak hanya memahami isi peraturan, tetapi juga dapat menerapkannya dengan baik dan sesuai dengan ketentuan yang ada. Pemahaman yang kuat ini menjadi landasan penting untuk memastikan bahwa peraturan dapat diterapkan secara efektif di lapangan, serta dapat meningkatkan kesadaran masyarakat mengenai pentingnya keselamatan berkendara. Kesiapan dan pengetahuan yang baik dari petugas pelaksana dapat berkontribusi pada peningkatan kepatuhan masyarakat terhadap peraturan keselamatan yang telah ditetapkan.

4. Struktur Birokrasi

Koordinasi dan rambu-rambu Prosedur Operasi Standar (SOP) membentuk kerangka birokrasi yang penting dalam implementasi kebijakan. Berdasarkan wawancara dan observasi, Standar Operasional Prosedur (SOP) untuk pelaksanaan Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 ternyata belum diterapkan sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan. Hal ini mengakibatkan indikator SOP tidak berfungsi sebagaimana mestinya, terlihat dari masih banyaknya pengemudi ojek yang tidak disiplin dalam mematuhi penggunaan atribut keselamatan berkendara, seperti sepatu, sarung tangan, dan jaket. Ketidakpatuhan ini menunjukkan bahwa prosedur yang seharusnya menjadi pedoman bagi petugas pelaksana dan masyarakat belum diterapkan dengan efektif. Pandangan teoritis George C. Edward III, yang diungkapkan oleh Leo Agustino (2020:154–158), sejalan dengan temuan ini, yang menekankan bahwa terdapat empat sub variabel yang mempengaruhi implementasi, salah satunya adalah struktur birokrasi. Struktur birokrasi ini terdiri dari indikator kesesuaian SOP dalam peraturan pemenuhan aspek keselamatan berkendara. Ketiadaan kesesuaian dan penerapan SOP yang efektif dapat

menghambat pencapaian tujuan keselamatan yang diharapkan, serta mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap lembaga yang bertanggung jawab dalam pengawasan dan penegakan aturan. Oleh karena itu, penting untuk memperkuat dan menegakkan SOP yang ada agar dapat berfungsi dengan baik dalam mendukung keselamatan berkendara di kalangan masyarakat, khususnya bagi pengemudi ojek.

Kemudian, pada indikator koordinasi, pelaksanaannya masih belum berjalan dengan baik. Berdasarkan hasil observasi dan wawancara, koordinasi antara petugas pelaksana dalam menyampaikan informasi terkait peraturan terlihat tidak jelas dan kurang efektif. Ketidakjelasan ini menyebabkan peraturan tentang pemenuhan aspek keselamatan berkendara, terutama bagi para pengendara roda dua yang digunakan untuk kepentingan masyarakat, tidak diterapkan dengan baik. Banyak pengemudi ojek dan pengguna sepeda motor lainnya yang belum mendapatkan informasi yang tepat mengenai kewajiban mereka terkait penggunaan atribut keselamatan, seperti sepatu, sarung tangan, dan jaket. Situasi ini menunjukkan adanya kelemahan dalam komunikasi dan koordinasi antara petugas pelaksana, yang seharusnya bekerja sama untuk menyampaikan peraturan tersebut secara konsisten. Hal ini tidak sesuai dengan pandangan teori George C. Edward III, seperti yang diungkapkan oleh Leo Agustino (2020:154–158), yang menyatakan bahwa terdapat empat sub variabel yang mempengaruhi implementasi kebijakan, salah satunya adalah struktur birokrasi, yang mencakup indikator koordinasi antar petugas pelaksana. Edward menekankan bahwa koordinasi yang baik sangat penting untuk memastikan bahwa peraturan dapat disampaikan dan dilaksanakan dengan efektif. Ketiadaan koordinasi yang memadai tidak hanya menghambat pemahaman masyarakat tentang peraturan, tetapi juga berdampak negatif pada keselamatan berkendara, karena tanpa informasi yang jelas, pengemudi tidak dapat mengambil langkah-langkah yang diperlukan untuk melindungi diri mereka dan penumpang.

SIMPULAN

Peraturan yang bertujuan untuk menjamin keselamatan pengendara sepeda motor, yang menjadi andalan masyarakat dalam mengatasi permasalahan berkendara, belum diterapkan dengan baik di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Tanda transmisi menunjukkan bahwa segala sesuatunya tidak berjalan lancar di bidang komunikasi. Penyaluran atau penyampaian informasi mengenai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019, khususnya Pasal 4, belum terlaksana dengan baik. Hal ini terlihat dari belum jelasnya media yang digunakan untuk menyalurkan komunikasi mengenai peraturan ini, sehingga banyak pengendara yang tidak mendapatkan informasi yang diperlukan. Indikator kejelasan penyampaian informasi dari para pelaksana program juga menunjukkan kinerja yang kurang memuaskan, karena sosialisasi yang dilakukan belum dijelaskan secara signifikan. Banyak masyarakat, terutama para pengemudi sepeda motor dan ojek, yang masih belum memahami isi dan tujuan dari peraturan tersebut. Ketiadaan penjelasan yang detail dan terstruktur membuat mereka kurang menyadari pentingnya pemenuhan atribut keselamatan berkendara, yang seharusnya menjadi prioritas untuk mencegah kecelakaan dan meningkatkan keselamatan di jalan. Oleh karena itu, diperlukan upaya lebih lanjut dalam hal komunikasi dan sosialisasi agar peraturan ini dapat diterapkan secara efektif dan memberikan dampak positif bagi keselamatan berkendara di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Sedangkan pada indikator konsistensi, pelaksanaannya juga belum berjalan dengan baik. Para pelaksana belum menyampaikan informasi mengenai peraturan ini secara rutin, yang mengakibatkan banyak masyarakat masih belum mengetahui secara jelas tentang ketentuan dan kewajiban yang terdapat dalam peraturan tersebut. Kurangnya konsistensi dalam penyampaian

informasi ini berpotensi menciptakan kebingungan di kalangan pengendara dan mengurangi efektivitas peraturan dalam meningkatkan keselamatan berkendara. Selain itu, pada aspek sumber daya, khususnya pada indikator kemampuan, pelaksanaan program terkait peraturan ini juga belum menunjukkan hasil yang memuaskan. Petugas pelaksana belum melakukan pengawasan dan evaluasi yang diperlukan untuk memastikan bahwa peraturan diimplementasikan dengan baik. Tanpa adanya pengawasan yang ketat dan evaluasi yang menyeluruh, sulit untuk mengidentifikasi masalah yang muncul dalam pelaksanaan peraturan, serta untuk mengambil tindakan yang tepat guna memperbaiki situasi tersebut. Oleh karena itu, peningkatan kapasitas petugas dalam melakukan pengawasan dan evaluasi sangat penting agar program peraturan ini dapat berjalan lebih efektif dan memberikan manfaat yang maksimal bagi keselamatan pengendara di masyarakat. Pada indikator Fasilitas belum berjalan baik dan sesuai, karena masih banyak para pengemudi ojek tidak menggunakan sarana prasarana atribut keselamatan dalam berkendara. Pada indikator wewenang juga belum berjalan baik karena masih belum jelasnya akan wewenang utama yang menjalankan dan melaksanakan terkait peraturan ini. Pada Aspek Disposisi dalam indikator Pemahaman petugas pelaksana sudah berjalan dengan baik karena petugas sudah mengetahui dan memahami peraturan tersebut. Indikator Komitmen pada pelaksanaan program ini belum berjalan dengan baik karena petugas pelaksana belum berdedikasi secara penuh dalam pelaksanaan peraturan program ini. Pada Aspek Struktur Birokrasi pada indikator SOP (Standart Operational Prosuder) merupakan alasan utama mengapa implementasi program peraturan ini gagal. Kurangnya kerjasama dalam melaksanakan program regulasi ini menjadi penyebab indikator koordinasi belum berjalan dengan baik. Kemudian faktor-faktor yang mempengaruhi Implementasi peraturan ini yaitu faktor penghambat, Langkah yang Hilang dalam Pendanaan Peluncuran Program untuk pelaksanaan Pasal 4 Peraturan Menteri Nomor 12 Tahun 2019 tentang Penggunaan Atribut Keselamatan Saat Berkendara, serta Kurangnya Komunikasi antar sesama pelaksana program, Pentingnya melengkapi unsur keselamatan berkendara yang tertuang dalam Pasal 4 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 12 Tahun 2019 belum banyak diketahui. Faktor pendorong, Pemahaman Petugas Pelaksana dalam memastikan pelaksanaan peraturan berjalan dengan benar.

DAFTAR PUSTAKA

Anonim.(Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2019 Tentang Perlindungan Keselamatan Pengguna Sepeda Motor Yang Digunakan Untuk Kepentingan Masyarakat. 2019).

Anonim. (Undang-Undang LLAJ Nomor 22 Tahun 2009)

(Hardani 2020). Metode Penelitian Kualitatif & Kuantitatif : Cv Pustaka Ilmu.

(Leo Agustino 2020). Dasar-Dasar Kebijakan Publik. Bandung: CV Alfabeta.

(Sugiyono. 2022). *Metode Penelitian Kualitatif*. Edisi 3. Alfabeta. Bandung.

(Widari 2010). Analisis Tarif Angkutan Pedesaan Berdasarkan Biaya Operasi Kendaraan (Studi Kasus Kabupaten Gayo Lues Nanggroe Aceh Darussalam) *department of civil engineering* Universitas Sumatera Utara.