

Nyawa dalam Angka: Membedah Kontribusi Regulasi Jalan Raya untuk Merawat Masa Depan Indonesia



Muhammad Arif Arofah

Dosen Teknik Sipil Universitas Tarakanita

Setiap tahun, ribuan nyawa melayang di atas hamparan aspal jalan raya Indonesia. Berdasarkan data statistik tahunan yang dirilis oleh Korlantas Polri, sebuah kenyataan pahit terus berulang secara konsisten: lebih dari 70% korban fatalitas akibat kecelakaan lalu lintas didominasi oleh generasi muda yang berada pada usia produktif. Angka-angka statistik ini bukan sekadar deretan nominal mati di atas kertas laporan keuangan negara, melainkan representasi dari hilangnya potensi terbaik yang dimiliki oleh negeri ini. Kenyataan memprihatinkan tersebut membawa kita pada satu refleksi filosofis yang mendasar: ketika sebuah bangsa kehilangan generasi mudanya di jalan raya, secara perlahan bangsa tersebut sedang kehilangan sebagian dari masa depannya. Kita tidak akan pernah dapat membangun fondasi negara yang kuat apabila pilar utamanya terus runtuh di ruang publik akibat kelalaian yang bersifat sistemik. Oleh karena itu, mewujudkan keselamatan jalan (*road safety*) bukan lagi sekadar urusan teknis rekayasa geometrik semata, melainkan sebuah bentuk nyata dari kontribusi mulia dan strategis untuk keberlanjutan bangsa.



Gambar 1 Kecelakaan Mobil Box Menabrak Truk di Cirebon Jawa Barat
(Sumber Gambar: Radar Cirebon, 2026)

Dalam berbagai studi literatur keselamatan transportasi modern, paradigma global telah bergeser secara radikal. Dunia internasional kini mulai meninggalkan pendekatan *Blame-the-User*—sebuah cara pandang usang yang selalu menimpakan kesalahan sepenuhnya pada faktor kelalaian atau kesalahan manusia (*human error*) sebagai pengguna jalan semata. Paradigma baru yang kini diadopsi adalah pendekatan *Safe System*.

Pendekatan ini berpijak pada prinsip kemanusiaan yang mengakui bahwa manusia sangat rentan untuk melakukan kesalahan (*human fallibility*). Oleh sebab itu, sistem transportasi harus dirancang sedemikian rupa agar toleran terhadap kesalahan manusia, sehingga benturan yang terjadi tidak sampai merenggut nyawa.

Keselamatan jalan tidak lagi dipandang sebagai produk dari perilaku individu yang terisolasi, melainkan sebuah tanggung jawab bersama yang bersifat sistemik dan terlembaga. Hal ini menuntut keterlibatan aktif dari para perencana kebijakan, penyedia infrastruktur fisik, institusi penegak hukum, hingga institusi akademik. Indonesia sendiri sebenarnya telah memiliki komitmen politik dan instrumen hukum yang sangat kuat untuk mengadopsi prinsip holistik ini, yang tercermin dalam pembagian tanggung jawab lintas sektoral.

Payung Strategis Nasional: Perpres Nomor 1 Tahun 2022

Landasan utama dari komitmen jangka panjang negara ini tertuang secara eksplisit dalam Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ). Regulasi ini hadir sebagai visi besar berskala nasional untuk menurunkan angka fatalitas kecelakaan hingga mencapai 85% per 10.000 kendaraan yang terdaftar pada tahun 2040 nanti. Lahirnya Perpres ini merupakan respons strategis pemerintah atas tingginya beban kerugian sosial-ekonomi yang harus ditanggung oleh negara akibat hilangnya produktivitas warga negara pascakecelakaan hebat.



Gambar 2 Kecelakaan Tunggal Pesepeda Motor di Sragen Jawa Tengah
(Sumber Gambar: Espos.id, 2026)

Melalui studi dokumen hukum yang mendalam, RUNK LLAJ mengamankan penanganan keselamatan jalan secara komprehensif melalui pembagian tugas ke dalam lima pilar utama yang saling terikat erat:

1. **Manajemen Keselamatan Jalan** di bawah koordinasi Kementerian PPN/Bappenas yang bertanggung jawab atas perencanaan makro dan penyelarasan target nasional.
2. **Jalan yang Berkeselamatan** yang menjadi domain utama dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR) untuk menyediakan ruang jalan yang aman.
3. **Kendaraan yang Berkeselamatan** di bawah pembinaan teknis Kementerian Perhubungan demi menjamin kelaikan armada.
4. **Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan** yang dikawal ketat oleh Kepolisian RI melalui edukasi dan penegakan hukum lalu lintas.
5. **Penanganan Korban Pascakecelakaan** oleh Kementerian Kesehatan guna meminimalisasi tingkat fatalitas fatal pada periode emas (*golden hour*) setelah benturan terjadi.

Kelima pilar ini dengan tegas memberikan pesan bahwa keselamatan jalan tidak boleh lagi dikelola dengan ego-sektoral yang sempit. Di sinilah celah peran institusi pendidikan tinggi masuk untuk menjembatani koordinasi antar-pilar melalui kajian ilmiah yang objektif, pemikiran kritis, dan penyusunan program edukasi publik yang berkelanjutan.

Gerak Konkret Sektor Infrastruktur: Permen PUPR Nomor 11 Tahun 2024

Sebagai bentuk turunan operasional yang sangat progresif dari pilar kedua (Jalan yang Berkeselamatan), pemerintah kemudian mengundangkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (Permen PUPR) Nomor 11 Tahun 2024 tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RAK LLAJ) Sektor Bidang Jalan. Peraturan menteri terbaru ini menandai babak baru dalam manajemen ketersediaan infrastruktur nasional.



Gambar 3 Kecelakaan Tunggal Truk Gagal Menanjak di Bali
(Sumber Gambar: Media Pelangi, 2026)

Berdasarkan tinjauan literatur kebijakan yang ada, regulasi ini memiliki posisi yang sangat krusial karena berhasil mengubah haluan paradigma pembangunan jalan raya di Indonesia.

Melalui RAK LLAJ ini, aspek keselamatan manusia wajib diintegrasikan sejak tahap awal perencanaan di atas meja gambar, bukan sekadar menjadi tindakan penanganan reaktif yang terlambat setelah jatuhnya korban jiwa di lapangan. Instrumen preventif seperti Audit Keselamatan Jalan (AKJ) serta uji laik fungsi jalan kini tidak lagi boleh dipandang sebagai formalitas administratif yang kaku demi mencairkan anggaran.

Keduanya telah bertransformasi menjadi instrumen hukum yang mengikat dan mutlak dipenuhi untuk menjamin bahwa ruang publik yang dibangun oleh negara benar-benar ramah, berkeadilan, serta aman bagi seluruh lapisan masyarakat tanpa terkecuali.

Kontribusi Akademisi: Menghidupkan Regulasi di Ruang Publik

Regulasi yang komprehensif dan ideal seperti Perpres 1/2022 dan Permen PUPR 11/2024 tidak akan pernah memberikan dampak maksimal jika hanya berakhir sebagai lembaran negara yang tersimpan rapi di lemari arsip. Tugas terbesar dari dunia akademik—khususnya bagi kita di lingkungan Universitas Tarakanita—adalah menghidupkan dan mengawal implementasi visi tersebut agar membumi dan dirasakan langsung di tengah masyarakat.



Gambar 4 Pemaparan Sebagai Team Leader Proyek Kepada Jajaran Dinas Perhubungan Kabupaten Bogor
(Sumber Gambar: Arsip Pribadi, 2025)

Secara non-teknis, ada tiga bentuk kontribusi nyata melalui koridor Tri Dharma Perguruan Tinggi yang dapat kita implementasikan bersama:

1. **Literasi Kebijakan dan Integrasi Kurikulum:** Kita perlu memasukkan pemahaman mendalam mengenai pendekatan *Safe System* serta dasar hukum keselamatan transportasi ke dalam kurikulum pembelajaran lintas disiplin ilmu. Langkah strategis ini penting agar mahasiswa sebagai calon pembuat keputusan memiliki kepekaan sosial dan moral yang tinggi terhadap nilai kemanusiaan.

2. **Pengabdian Berbasis Komunitas:** Kampus harus mampu menerjemahkan aturan makro pemerintah menjadi gerakan mikro yang aplikatif. Hal ini bisa diwujudkan melalui penyuluhan budaya tertib lalu lintas sejak dini, pemetaan partisipatif untuk mengidentifikasi titik rawan kecelakaan di sekitar pemukiman, hingga melakukan advokasi terhadap ketersediaan fasilitas pejalan kaki dan penyandang disabilitas yang layak.
3. **Kritik Literatur dan Evaluasi Kebijakan:** Menyediakan ruang diskusi ilmiah yang independen dan terukur guna mengevaluasi efektivitas target RUNK LLAJ di tingkat daerah, sehingga kebijakan publik nasional tetap berjalan pada jalur yang benar.

Kesimpulan

Kontribusi terbaik untuk bangsa sering tidak harus diawali dari hal-hal yang megah, melainkan dari kepedulian kita terhadap hak paling mendasar bagi setiap warga negara: hak untuk berangkat beraktivitas dan pulang ke rumah dengan selamat. Melalui sinergi makro dalam RUNK LLAJ serta komitmen sektor infrastruktur melalui RAK LLAJ PUPR, Indonesia sebenarnya telah memiliki peta jalan yang terang benderang. Kini, giliran kita di dunia pendidikan untuk mengawal visi besar tersebut, mengedukasi generasi penerus, dan membuktikan bahwa melalui literasi serta kepatuhan pada regulasi, kita sedang bersama-sama merawat masa depan bangsa tercinta. /ME

DAFTAR PUSTAKA

- Indonesia. (2022). *Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ)*. Jakarta: Sekretariat Negara.
- Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2024). *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Nomor 11 Tahun 2024 tentang Rencana Aksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Sektor Bidang Jalan*. Jakarta: Kementerian PUPR.
- Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas Polri). (2024). *Laporan Analisis dan Evaluasi Data Kecelakaan Lalu Lintas Indonesia*. Jakarta: Korlantas Polri.
- World Health Organization. (2018). *Global Status Report on Road Safety 2018*. Geneva: World Health Organization.
- World Health Organization. (2023). *Global Status Report on Road Safety 2023: The Safe System Approach in Action*. Geneva: World Health Organization.