

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Terjadinya kecelakaan transportasi masal komersial khususnya pada sektor transportasi darat yang mengakibatkan sejumlah korban meninggal, cenderung memunculkan reaksi emosional dari Publik kepada Kementerian Perhubungan. Situasi semacam ini dapat berdampak langsung pada reputasi Kementerian Perhubungan atau Lembaga yang bertanggung jawab atas peraturan dan pengelolaan sektor transportasi. Tingkat kepercayaan publik terhadap pelaksanaan kebijakan keselamatan transportasi adalah salah satu faktor yang memengaruhi persepsi publik terhadap Kementerian Perhubungan. Salah satunya adalah kasus Kecelakaan, terutama pada sektor transportasi darat, seperti pada peristiwa kecelakaan Bus, hal ini memicu kritik karena pemerintah dinilai kurang efektif dalam melakukan pengawasan serta penegakan regulasi keselamatan transportasi.

Kecelakaan Bus Perusahaan Otobus (PO) Putera Fajar yang terjadi saat membawa Siswa SMK Lingga Kencana, Depok melakukan *Study Tour* adalah contoh insiden fatal lalu lintas yang mengakibatkan Krisis bagi Lembaga negara terkait. Insiden ini terjadi di Kawasan Ciater, Kabupaten Subang tepatnya pada tanggal 11 Mei 2024, Bus pariwisata dengan Nomor polisi AD 7524 OG itu terguling usai melaju pada jalan yang menurun kemudian menabrak minibus serta menghantam tiga sepeda motor, kecelakaan terjadi karena kerusakan pengereman atau rem blong. Insiden ini menewaskan sebanyak 11 orang dan mengakibatkan sejumlah orang mengalami luka-luka. Setelah ditelusuri lebih lanjut, PO tersebut

tidak terdaftar di Kementerian Perhubungan yang dalam artian berjalan secara ilegal atau bodong. Bus Putera Fajar tersebut juga dipastikan tidak bergabung pada Perusahaan Otobus manapun melainkan berdiri sendiri, Bus ini juga merubah bodi Bus dengan model JB3 SHD (*super high deck*) tetapi tanpa karoseri resmi, Bus bahkan tidak memiliki izin operasi serta setatus uji berkala (uji KIR) yang mati (Janlika Putri, 2024)

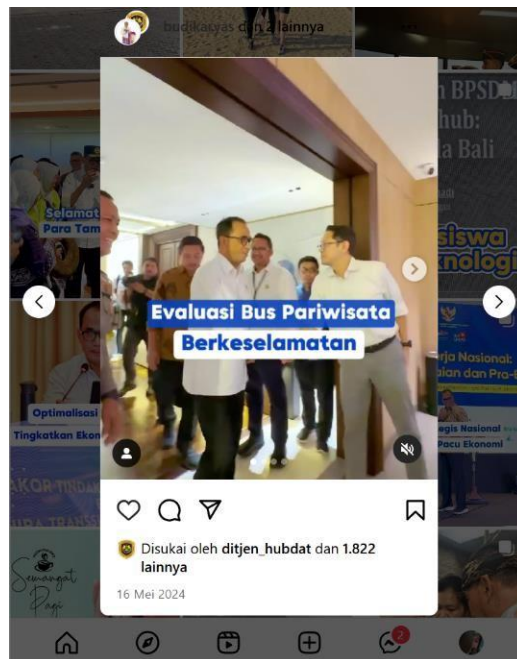
Pelaksanaan uji berkala kendaraan bermotor telah diatur dalam peraturan perundang-undangan yang ada yaitu UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 55 tahun 2012 tentang kendaraan, permenhub No. PM 133 Tahun 2015 perlu menetapkan peraturan Menteri perhubungan tentang pengujian berkala kendaraan bermotor. (Permenhub, 2015). Tujuan uji berkala adalah untuk melindungi para pengguna jalan, menjaga keselamatan, melindungi angkutan yang diangkut, serta mencegah kesalahan teknis yang dapat berakibat fatal di jalan raya.

Terjadinya insiden kecelakaan Bus Putera Fajar menarik perhatian Masyarakat luas, terutama di media sosial. Peristiwa naas ini memunculkan beragam Komentar warganet yang memberikan berbagai tanggapan dan mempertanyakan tentang Kebijakan transportasi dari Kementerian Perhubungan. Karena kasus ini tidak hanya berdampak bagi Perusahaan Otobus, keluarga Korban, maupun para pihak terkait, namun secara tidak langsung juga menyeret Kementerian Perhubungan sebagai instansi yang bertanggungjawab atas pengawasan sektor transportasi khususnya pada sektor transportasi darat.



Gambar 1. 1 postingan akun Instagram Direktorat Jenderal Perhubungan Darat
Sumber: https://www.instagram.com/share/_z2gU1eHW

Seperti pada unggahan akun Instagram @ditjen_hubdat yang menampilkan pernyataan Kementerian Perhubungan tentang tegas melakukan uji berkala pada kendaraan bermotor, postingan tersebut turut menampilkan insiden kecelakaan yang dialami Perusahaan Otobus (PO) Putera Fajar. Muncul berbagai komentar dari warganet yang mencerminkan ketidakpuasan serta kritik terhadap isu yang sedang dibahas. Salah satu akun Instagrama Bernama @sayaaslinya2org turut berkomentar pada postingan tersebut, “*kok Masyarakat yang disuruh kerja? Lu ngapain dong? Razia sana semua PO Bus, kalo kerjaan lu bener pasti ga bakal beredar bebas bus-bus kaya gini*” akun Instagram @arinugroho_99 juga turut berkomentar “*Emang dishub ga da datanya? Bus mana yg blm di uji KIR? Nah kalo tau kan bisa disurati or apalah sebagai notice bua tyg pny kendaraan*”. Banyak dari mereka yang menyoroti berbagai aspek mulai dari kinerja pemerintah dalam menangani sektor transportasi hingga respon terhadap insiden yang melibatkan PO Putera Fajar.



Gambar 1. 2 postingan akun Instagram Menteri Perhubungan
 Sumber: <https://www.instagram.com/share/BBrwEDZl4F>

Komentar juga ditemukan dalam postingan akun Instagram Menteri Perhubungan @budikaryas, dalam postingan mengenai evaluasi Bus Pariwisata berkeselamatan, ditemukan beberapa komentar warganet salah satunya akun dengan username @danangkdw, *“Kenapa setiap ada kasus baru selalu dilakukan pengecekan? Apakah harus ada korban dulu baru ada Tindakan spt ini?”* tuturnya dalam postingan Menteri perhubungan. Polemik ini pun semakin berkembang seiring dengan meningkatnya interaksi di platform media sosial Instagram tersebut.

Peristiwa ini menunjukkan betapa pentingnya mematuhi protokol keselamatan dalam perjalanan agar kejadian kecelakaan yang melibatkan kelompok besar dapat dihindari. Berikut merupakan tabel yang menunjukkan insiden kecelakaan Bus Pariwisata dalam kurun waktu 2023 hingga 2024, yang memberikan gambaran lebih jelas mengenai frekuensi dan dampak kecelakaan tersebut.

Tabel 1. 1 Kasus kecelakaan yang terjadi pada bulan Mei sampai Juli 2024.

Kasus Kecelakaan	Tempat Kejadian	Penyebab Kecelakaan	Link Berita
Kecelakaan Bus Study Tour PO Putera Fajar SMK lingga Kencana Kota Depok.	Ciater, Kabupaten Subang, Jawa Barat, 11 Mei 2024	Bus Tidak Layak jalan	https://www.cnnindonesia.com/nasional/20240512135035-201096573/fakta-fakta-kecelakaan-bus-di-ciater-subang-tewaskan-11-orang
Bus Study Tour SMPN 3 Depok Tertimpa Tiang Listrik di Bali.	Di Bali, 18 Mei 2024	Bus tersangkut kabel yang menggantung	https://yogyakarta.kompas.com/read/2024/05/21/224310178/bus-study-tour-smpn-3-depok-tertimpa-tiang-listrik-di-bali-semua-siswa
Kecelakaan Bus Study Tour SMP PGRI Wonosari.	di Tol Jombang- Mojokerto, Jawa Timur. 21 Mei 2024	Sopir mengantuk	https://www.kompas.com/tren/read/2024/05/22/144500265/kronologi-kecelakaan-bus-study-tour-smp-pgri-wonosari

			pgri-wonosari-di-jombang-2-orang?page=all
Kecelakaan Rombongan Study Tour siswa MIN 1 Pesisir Barat Lampung, Bus Priwisata masuk jurang.	di turunan Sedayu, Kecamatan Semaka, Kabupaten Tanggamus. 22 Mei 2024	Rem blong	https://regional.kompas.com/read/2024/05/22/135650878/kronologi-bus-rombongan-study-tour-kecelakaan-masuk-jurang-di-lampung
Kecelakaan Bus Terguling dan timpa rumah warga.	Di Jalan Cikopo Selatan, Desa Citeko, Kecamatan Cisarua, Kabupaten Bogor, Jawa Barat. 3 Juli 2024	Mengalami kerusakan mesin	https://www.liputan6.com/news/read/5662918/bus-pariwisata-terguling-dan-timpa-rumah-di-jalan-alternatif-puncak-bogor-9-orang-luka?page=2

Table 1.2 Kasus kecelakaan yang terjadi pada bulan Februari sampai Juli 2023.

Kasus kecelakaan	Tempat Kejadian	Penyebab kecelakaan	Link Berita
Kecelakaan Bus Pariwisata membawa rombongan Study Tour SMP N 3 Garut.	Di jalan Deandels, Kabupaten Purworejo, Jawa Tengah. 12 Februari 2023	Sopir bus terpaksa banting stir hindari motor	https://www.pikiran-rakyat.com/nasional/pr-016258761/kronologi-kecelakaan-bus-pariwisata-smpn-3-garut-di-purworejo?page=all
Kecelakaan Bus Pariwisata rombongan siswa TK.	Kabupaten Pasuruan, Jawa Timur. 15 Februari 2023.	Polisi tak temukan jejak pengereman	https://daerah.sindonews.com/read/1023239/704/olah-tpk-kecelakaan-bus-rombongan-wisata-tk-polisi-tak-temukan-jejak-pengereman-1676433762
Kecelakaan Bus Pariwisata masuk jurang di Guci.	Di Kawasan wisata Guci, Kabupaten	Sopir lalai	https://news.detik.com/berita/d-6715773/sopir-bus-

	Tegal, Jawa Tengah. 7 Mei 2023		masuk-jurang-di-guci-tegal-jadi-tersangka-ini-3-hal-yang-diketahui
Kecelakaan Bus Pariwisata, Sopir Sengaja Tabrakkan Bus ke Pohon, Insiden Rem Blong di Ciater Berakhir Tanpa Korban.	di Jalan Raya Ciater, Kabupaten Subang, Jawa Barat. 4 Juni 2023	Rem blong	Sopir Sengaja Tabrakkan Bus Pariwisata ke Pohon, Insiden Rem Blong di Ciater Berakhir Tanpa Korban - GridOto.com
Kecelakaan Bus pariwisata seruduk truk tronton.	di ruas tol Batang-Semarang, tepatnya di Km 345 Jalur A, Desa Candiareng, Kecamatan Warungasem, Batang, 20 Juli 2023	Sopir mengantuk	https://news.detik.com/berita/d-6832338/bus-pariwisata-seruduk-truk-tronton-dan-mobil-di-tol-batang-1-tewas

Kedua tabel diatas memberikan Gambaran mengenai frekuensi kecelakaan Bus Pariwisata terutama yang mengangkut rombongan siswa, variasi penyebabnya pun beragam, mulai dari kerusakan pengereman, kelalaian sopir, hingga penggunaan bus yang tidak layak jalan. Data ini dapat menjadi acuan untuk meningkatkan upaya pencegahan kecelakaan dan penegakan aturan keselamatan di sektor transportasi darat. Menurut penelitian, tiga penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah faktor kendaraan (*vehicle*), faktor pengguna jalan (*road user*), dan faktor lingkungan jalan (*road environment*). Faktor kendaraan menyumbang 4,03%, faktor pejalan kaki 5%, Faktor jalan menyumbang 2%, dan faktor manusia 93%, dengan pengemudi menyumbang 88%. (Ramadhan, 2024). Angka kecelakaan dapat meningkat salah satunya karena kebijakan transportasi yang kurang efektif,

kebijakan transportasi yang baik dapat mengurangi risiko kecelakaan di jalan raya. Hal ini menunjukkan bahwa Kecelakaan dan kebijakan transportasi saling terkait erat. Kebijakan transportasi adalah apa yang dilakukan atau tidak dilakukan oleh pemerintah (Ariesandi et al., 2020). Kebijakan transportasi yang tidak diterapkan dengan baik dapat berdampak pada reputasi Lembaga yang mengatur sektor transportasi, Tujuan dari kebijakan transportasi adalah untuk mengurangi dampak negatif terhadap lingkungan, meningkatkan keselamatan, serta keterjangkauan transportasi bagi Masyarakat. Kebijakan transportasi juga bisa diartikan sebagai peraturan dan Tindakan yang dibuat oleh pemerintah untuk mengontrol sistem transportasi suatu wilayah atau negara. kebijakan transportasi

juga harus dirancang dengan mempertimbangkan berbagai risiko yang dapat ditimbulkan guna menciptakan sistem transportasi yang aman, efektif, serta berkelanjutan.

Risiko yang dapat ditimbulkan dari kasus kecelakaan ini terhadap Kementerian Perhubungan adalah risiko reputasi dan risiko kepercayaan publik karena Kementerian perhubungan merupakan Lembaga yang mengatur dan mengawasi sektor transportasi. menurut Hanafi, risiko merupakan bahaya atau konsekuensi yang dapat terjadi karena sebuah proses yang sedang terjadi atau kejadian yang akan datang (Cava Billa Al Husaini, 2023). Risiko juga dapat diartikan suatu ketidakpastian bahwa suatu peristiwa dapat terjadi dalam jangka waktu tertentu serta menyebabkan kerugian besar yang berdampak pada keberlangsungan hidup suatu instansi (Lokobal et al., 2014),. Risiko yang tidak dikelola dengan baik dapat berkembang menjadi krisis yang nantinya berdampak bagi Kementerian Perhubungan.

Terjadinya krisis memang tidak dapat diduga sebelumnya, oleh karena itu kesiapan dalam manajemen resiko yang efektif dapat membantu mengurangi efek buruk dari krisis, Penanganan krisis yang baik akan menimbulkan efek positif bagi Instansi. Krisis juga merupakan suatu hal yang pasti pernah dialami oleh suatu instansi atau Perusahaan, tidak ada instansi yang luput dari krisis, yang membedakan yakni seberapa besar krisis yang dialami dan bagaimana instansi tersebut dapat melewatinya (Loven & Christin, 2020) , krisis menurut (Amali, 2019) merupakan peristiwa besar yang tidak terduga dan berdampak negatif

terhadap organisasi dan publiknya. Oleh karena itu sangat penting untuk mencegah eskalasi menuju krisis yang lebih besar.

Fokus penelitian ini ialah manajemen Risiko yang dilakukan oleh Kementerian Perhubungan setelah terjadinya Insiden kecelakaan Bus PO Putera Fajar, sehingga penelitian ini diharapkan memberikan pemahaman yang lebih mendalam tentang Langkah-langkah yang diterapkan dalam situasi darurat, mempertahankan kepercayaan publik, serta meningkatkan sistem transportasi. Selain itu hasil penelitian ini juga diharapkan mampu menjadi acuan untuk mengembangkan kebijakan yang lebih baik dan efektif dalam menghadapi dan mencegah kejadian serupa terjadi di masa mendatang.

1.2 Rumusan Masalah

Dari hasil data yang diinvestigasikan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), <https://knkt.go.id/statistik> jumlah korban kecelakaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ) dari periode tahun 2023 sampai 2024, terdapat sebanyak 17 kasus kecelakaan, 76 korban meninggal dunia, serta 177 korban luka-luka.

Seperti pada Kasus kecelakaan PO Bus Putera Fajar yang mengalami rem blong karena tidak mematuhi aturan keselamatan berkendara serta menggunakan Bus yang sudah tidak melakukan uji berkala sehingga menewaskan 11 orang dan beberapa lainnya mengalami luka, hal ini secara tidak langsung menyeret Lembaga yang menaungi sektor transportasi yakni Kementerian Perhubungan karena dianggap lalai terhadap pengawasan izin operasional dan kelayakan berkendara.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, permasalahan dapat dirumuskan yaitu Bagaimana strategi manajemen risiko yang diterapkan oleh Kementerian Perhubungan dalam menangani potensi kecelakaan transportasi darat, khususnya pada kasus kecelakaan PO Bus Putera Fajar

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini yaitu mendeskripsikan manajemen risiko dalam upaya pengelolaan potensi kecelakaan perhubungan darat oleh Kementerian Perhubungan dalam kasus kecelakaan PO Bus Putera Fajar.

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Akademis

Manfaat akademis pada penelitian ini adalah sebagai referensi bagi peneliti selanjutnya yang akan menggunakan konsep yang sama terkait pengelolaan potensi kecelakaan dalam suatu instansi atau Lembaga.

1.4.2 Manfaat Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pemahaman bagi humas dalam manajemen risiko pengelolaan potensi kecelakaan, serta dapat meningkatkan pengawasan terhadap kebijakan moda transportasi darat.

1.4.3 Manfaat Sosial

Harapan dari hasil penelitian ini adalah, Kementerian perhubungan mampu menerapkan manajemen risiko agar dapat

memberikan perubahan pada pengelolaan potensi kecelakaan serta mendorong Masyarakat untuk meningkatkan kesadaran tentang pentingnya keselamatan transportasi yang mengakibatkan risiko kecelakaan di jalan raya.

1.5 Sistematika Penulisan

Dalam sistematika penulisan Tugas Akhir ini dibagi menjadi 4 (empat) bab pembahasan yang diawali dari Bab I yakni terdiri dari Pendahuluan serta terdapat latar belakang yang menjelaskan tentang pentingnya penelitian dilakukan, kemudian rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian yang terdiri dari manfaat akademis, manfaat praktis, dan manfaat sosial, selanjutnya sistematika penulisan, serta metode penelitian. Selanjutnya, Bab II berisi tentang penelitian terdahulu (*state of the art*), kemudian landasan teoretis dan konsep, operasionalisasi konsep serta profil instansi yang akan diteliti

Bab III adalah inti dari penelitian yang berisi tentang pemahaman yang menyeluruh tentang hasil yang diperoleh. Bab IV, Bab ini berisi penutup yang merupakan simpulan penelitian, keterbatasan penelitian, dan saran yang mampu menjadi masukan bagi penelitian selanjutnya. Rangkaian akhir dari penelitian ini dilengkapi juga dengan daftar Pustaka sebagai sumber referensi yang digunakan, tak lupa lampiran penting yang mendukung analisis data yang dicantumkan.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Tipe penelitian

Dengan menggunakan metode kualitatif deskriptif, penelitian ini menekankan pemahaman mendalam tentang manajemen Risiko yang dilakukan Kementerian Perhubungan khususnya pada direktorat jenderal perhubungan darat dan Humas Kementerian Perhubungan pada kasus kecelakaan jalur darat yakni insiden Bus Putera Fajar. pengumpulan melalui observasi lapangan, wawancara, analisis dokumen pribadi, dan portal berita.

1.6.2 Subjek Penelitian

Subjek yang digunakan pada Penelitian ini ialah melalui wawancara dengan narasumber untuk mendapatkan data penelitian. Narasumber yang diwawancarai adalah Kepala Bagian Divisi Angkutan Jalan Tinitah Sri Amrantasi, S.Sos, M.Si, dan Staf Bagian Perencanaan Strategi Komunikasi dan Evaluasi (diwakilkan) Romauli Fransiska, S.I.Kom, dan Yusuf Fajar Ramadhan, S.I.Kom.

1.6.3 Jenis dan Sumber Data

A. Data Primer

Data primer ialah sumber informasi yang segera memberikan informasi kepada peneliti. Data primer merupakan data berupa teks yang diperoleh dari hasil wawancara yang dilakukan dengan informan yang digunakan sebagai contoh dalam penelitian. Data bisa dicatat atau diketahui oleh peneliti (Sugiyono, 2013).

B. Data Sekunder

Data sekunder merupakan sumber yang tidak secara langsung menyajikan data kepada pengumpul informasi, contohnya melalui

pihak lain atau melalui berkas. Dokument yang dimaksud adalah semua jenis catatan mengenai berbagai macam kejadian atau situasi di masa lalu yang memiliki nilai atau makna signifikan yang dapat berperan sebagai data pendukung dalam penelitian. Sumber informasi sekunder dapat berasal dari arsip, dokumen, jurnal ilmiah, internet, serta buku. yang berhubungan dengan isu penelitian (Sugiyono, 2013).

1.6.4 Teknik Pengumpulan Data

Teknik yang sesuai dan Pengumpulan data perlu memiliki relevansi.

teknikdalam

Pengumpulan data meliputi observasi, wawancara, dokumentasi, dan triangulasi.

atau kombinasi (Sugiyono, 2013).

A. Wawancara

Wawancara menurut Esterberg dalam (Sugiyono, 2013), adalah suatu metode untuk mengumpulkan informasi. pertemuan dua individu untuk saling berbagi informasi dan ide melalui dialog tanya jawab, agar dapat dibangun interpretasi dalam topik tertentu. Wawancara yang dilakukan oleh peneliti haruslah akurat, detail, dan komprehensif sehingga informasi yang didapat lebih menyeluruh dan rinci. Metode wawancara ini dilakukan. dengan menyusun pertanyaan yang relevan dengan inti permasalahan yang akan dianalisis.

B. Dokumentasi

Menurut Sugiyono Dokumentasi adalah pendukung dari penerapan metode. pengamatan dan interview dalam penelitian kualitatif. Dokumen ini terdiri dari dokumen resmi, artikel, jurnal, arsip, biografi, dan sebagainya. Dokumentation yang dilakukan dengan memotret serta merekam hasilnya interview dengan narasumber (Sugiyono, 2013).

1.6.5 Teknik Analisis Data

Analisis data bertujuan agar seseorang lebih mudah memahami dan membaca tulisan yang dibuat oleh peneliti. Penelitian ini menerapkan metode kualitatif di mana data yang terkumpul akan diinterpretasikan dengan sasaran dan signifikansi studi. Analisis data dimulai berdasarkan hasil wawancara, Pengamatan dan dokumentasi selanjutnya dikelompokkan serta isu-isu yang dihadapi. hingga tahap penyajian (Sugiyono, 2013).

Terdapat beberapa Teknik analisis data menurut Miles dan Huberman dalam (Sugiyono, 2013) antara lain:

1. Reduksi data

Reduksi data merupakan proses pemilihan, penyusunan, dan memusatkan perhatian pada aspek-aspek yang krusial, menganalisis tema dan pola yang ada, lalu Data yang telah disusutkan akan memberikan pemahaman yang jelas. Setelah data dikurangi (Sugiyono, 2013).

2. Penyajian data

Setelah data diperkecil, langkah berikutnya adalah menampilkan data. Penyajian data bisa dilakukan dalam bentuk penjelasan ringkas, diagram, keterkaitan antar kategori dan sejenisnya. Yang paling umum digunakan untuk menyampaikan informasi dalam penelitian kualitatif adalah dengan teks memiliki sifat naratif. Dengan menampilkan data, maka akan mempermudah untuk memahami situasi yang terjadi, merancang langkah selanjutnya dari apa yang telah. Dimengerti (Sugiyono, 2013).

3. Penarikan Kesimpulan

Langkah berikutnya adalah menyimpulkan dan melakukan verifikasi. Kesimpulan awal yang disampaikan masih bersifat tentatif, dan akan berubah jika tidak ada bukti yang kuat mendukung pada tahap pengumpulan data selanjutnya. Namun, jika kesimpulan didasari oleh bukti yang sah dan konsisten ketika peneliti kembali ke lokasi untuk mengumpulkan informasi, sehingga kesimpulan yang disampaikan adalah kesimpulan yang dapat dipercaya (Sugiyono, 2013).