



# IMPLEMENTASI KEBIJAKAN PENGAWASAN BUS ANTAR KOTA ANTAR PROVINSI (AKAP) DALAM MENINGKATKAN KESELAMATAN TRANSPORTASI DI BPTD KELAS II LAMPUNG

Sabrina Birri Sintia<sup>1)</sup>, Ichwan Karunia<sup>2)</sup>, Rhaina Rifka Nefindia<sup>3)</sup>, Ayu Nur Safitri<sup>4)</sup>, Andita Novaliana<sup>5)</sup>, Hasan Hariri<sup>6)</sup>, Abdul Halim<sup>7)</sup>

- <sup>1)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [sabrinabirrisintia@gmail.com](mailto:sabrinabirrisintia@gmail.com)
- <sup>2)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [ichwankarunia@gmail.com](mailto:ichwankarunia@gmail.com)
- <sup>3)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [rhainanefinda@gmail.com](mailto:rhainanefinda@gmail.com)
- <sup>4)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [ayusafitri@gmail.com](mailto:ayusafitri@gmail.com)
- <sup>5)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [anditanovaliana@gmail.com](mailto:anditanovaliana@gmail.com)
- <sup>6)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [hasanhariri@gmail.com](mailto:hasanhariri@gmail.com)
- <sup>7)</sup> Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan, Fakultas Keguruan dan Ilmu Pendidikan, Universitas Lampung, Bandar Lampung, Indonesia  
Email: [abdulhalim@fkip.unila.ac.id](mailto:abdulhalim@fkip.unila.ac.id)

## Abstract

This study aims to analyze the implementation of the supervision policy for Inter-City Inter-Province (AKAP) buses carried out by the Class II Lampung Land Transportation Management Center (BPTD) in improving road transportation safety. The study employed a descriptive qualitative method with data collected through interviews, observations, and documentation. Data were analyzed using the interactive model of Miles, Huberman, and Saldaña, which includes data collection, condensation, presentation, and conclusion drawing. The findings indicate that the supervision policy has been implemented through ramp check activities, vehicle administrative inspections, operational permit monitoring, cross-sector coordination, and transportation safety education programs for drivers and transport operators. These supervisory efforts contribute to identifying vehicles that do not meet roadworthiness standards, thereby reducing the risk of traffic accidents. However, the implementation still faces several challenges, including limited human resources, inadequate supporting facilities, low compliance among some transport operators, and the high volume of vehicles requiring supervision. To address these challenges, the Class II Lampung BPTD has strengthened inter-agency coordination, enhanced law enforcement, optimized digital technology through the MitraDarat application, and conducted continuous transportation safety awareness programs. Therefore, effective transportation supervision requires the support of all stakeholders to further improve road transportation safety.

**Keywords:** Policy Implementation, Transportation Supervision, AKAP Buses, Ramp Check, Transportation Safety.

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis implementasi kebijakan pengawasan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Lampung dalam meningkatkan keselamatan transportasi darat. Penelitian menggunakan metode deskriptif kualitatif dengan teknik pengumpulan data melalui wawancara, observasi, dan dokumentasi. Analisis data dilakukan menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña yang meliputi pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, serta penarikan kesimpulan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa implementasi kebijakan pengawasan telah dilakukan melalui kegiatan ramp check, pemeriksaan administrasi kendaraan, pengawasan izin operasional, koordinasi lintas sektor, serta program edukasi keselamatan bagi pengemudi dan operator angkutan. Pengawasan tersebut berkontribusi dalam mendeteksi kendaraan yang tidak memenuhi standar laik jalan sehingga dapat meminimalkan risiko kecelakaan. Namun demikian, pelaksanaan kebijakan masih menghadapi berbagai kendala, seperti keterbatasan sumber daya manusia, minimnya fasilitas pendukung, rendahnya kepatuhan sebagian operator angkutan, serta tingginya volume kendaraan yang harus diawasi. Untuk mengatasi kendala tersebut, BPTD Kelas II Lampung melakukan penguatan koordinasi antarinstansi, peningkatan penegakan hukum, pemanfaatan teknologi digital melalui aplikasi MitraDarat, serta pelaksanaan sosialisasi keselamatan secara berkelanjutan. Dengan demikian, efektivitas pengawasan transportasi memerlukan dukungan seluruh pemangku kepentingan agar keselamatan transportasi darat dapat terus meningkat.

**Kata Kunci:** Implementasi Kebijakan, Pengawasan Transportasi, Bus AKAP, Ramp Check, Keselamatan Transportasi.



## LATAR BELAKANG

Transportasi darat memegang peranan penting dalam menunjang aktivitas masyarakat serta mendorong pertumbuhan ekonomi nasional. Bagi Provinsi Lampung yang berada pada posisi strategis sebagai gerbang utama Pulau Sumatera, keberadaan sistem transportasi darat yang aman, tertib, dan efisien menjadi kebutuhan yang tidak dapat diabaikan. Peningkatan jumlah kendaraan dan mobilitas penumpang dari tahun ke tahun menuntut penyelenggaraan transportasi yang semakin berkualitas. Di sisi lain, tingginya pergerakan lalu lintas turut meningkatkan potensi terjadinya kecelakaan maupun berbagai bentuk pelanggaran dalam penyelenggaraan angkutan darat.

Permasalahan keselamatan lalu lintas masih menjadi tantangan serius di Indonesia. Data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia menunjukkan bahwa sepanjang tahun 2022 terjadi 137.851 kasus kecelakaan lalu lintas dengan jumlah korban meninggal dunia mencapai 26.623 jiwa (Korlantas Polri, 2022). Angkutan umum dan kendaraan berat tercatat sebagai salah satu jenis kendaraan yang berkontribusi cukup besar terhadap kecelakaan dengan tingkat fatalitas tinggi. Kondisi serupa juga terlihat di Provinsi Lampung. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung, pada tahun 2022 tercatat 4.587 kejadian kecelakaan lalu lintas yang menyebabkan 1.084 orang meninggal dunia (BPS Lampung, 2023). Fakta tersebut mengindikasikan bahwa kepatuhan terhadap ketentuan di bidang transportasi masih belum optimal, sementara pelaksanaan pengawasan di lapangan juga menghadapi berbagai keterbatasan.

Keselamatan transportasi jalan telah menjadi perhatian masyarakat internasional. Perserikatan Bangsa-Bangsa melalui program Decade of Action for Road Safety 2021–2030 menetapkan target penurunan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas hingga 50 persen pada tahun 2030 (WHO, 2021). Sebagai bentuk dukungan terhadap agenda global tersebut, Pemerintah Indonesia menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) sebagai arah kebijakan dalam upaya peningkatan keselamatan transportasi secara berkelanjutan (Kementerian Perhubungan RI, 2011). Dalam penyelenggaraan transportasi nasional, pemerintah telah menetapkan berbagai regulasi sebagai dasar hukum pelaksanaan pengawasan angkutan darat. Regulasi tersebut antara lain Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan, serta sejumlah peraturan teknis yang diterbitkan oleh Kementerian Perhubungan. Pada tingkat daerah, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Lampung memiliki posisi yang strategis sebagai pelaksana kebijakan, khususnya dalam menjalankan fungsi pengawasan, pembinaan, dan penegakan ketentuan terhadap aktivitas angkutan darat di wilayah Provinsi Lampung.

Keberadaan BPTD Kelas II Lampung didasarkan pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat. Instansi ini bertanggung jawab

melaksanakan pengawasan teknis terhadap kelaikan kendaraan, pemeriksaan kelengkapan dokumen perjalanan, penertiban angkutan barang maupun penumpang, serta membangun koordinasi dengan berbagai pemangku kepentingan terkait. Namun, pelaksanaan fungsi tersebut belum sepenuhnya berjalan tanpa hambatan. Keterbatasan jumlah sumber daya manusia, minimnya dukungan sarana dan prasarana, luasnya cakupan wilayah pengawasan, serta masih rendahnya kepatuhan sebagian pelaku usaha transportasi menjadi tantangan yang perlu dihadapi.

Dalam kajian administrasi publik, implementasi kebijakan dipandang sebagai tahap yang sangat menentukan tercapainya tujuan kebijakan. Edwards III (1980) menjelaskan bahwa keberhasilan implementasi dipengaruhi oleh empat unsur utama, yaitu komunikasi, sumber daya, disposisi pelaksana, dan struktur birokrasi. Sementara itu, Van Meter dan Van Horn (1975) menyatakan bahwa standar serta sasaran kebijakan, karakteristik organisasi pelaksana, dan kondisi lingkungan sosial, ekonomi, maupun politik turut memengaruhi efektivitas pelaksanaan kebijakan di lapangan. Berbagai penelitian mengenai implementasi kebijakan publik di sektor transportasi memang telah dilakukan. Akan tetapi, kajian yang secara khusus mengulas efektivitas pengawasan angkutan darat dalam konteks kelembagaan BPTD, terutama di Provinsi Lampung, masih relatif terbatas. Oleh sebab itu, penelitian ini dilakukan untuk memberikan gambaran yang lebih mendalam mengenai pelaksanaan kebijakan pengawasan angkutan darat oleh BPTD Kelas II Lampung serta menelaah kontribusinya terhadap peningkatan keselamatan transportasi di daerah tersebut.

Berdasarkan uraian tersebut, penelitian ini bertujuan untuk mendeskripsikan kebijakan pengawasan angkutan darat yang diterapkan oleh BPTD Kelas II Lampung, menganalisis pelaksanaan pengawasan dalam upaya meningkatkan keselamatan transportasi, mengidentifikasi berbagai kendala beserta langkah-langkah penanganannya, serta mengevaluasi efektivitas kebijakan pengawasan terhadap keselamatan transportasi darat di Provinsi Lampung.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif deskriptif untuk memahami secara mendalam implementasi kebijakan pengawasan angkutan darat di BPTD Kelas II Lampung. Pendekatan kualitatif dipilih karena mampu mengungkap makna, proses, dan konteks pelaksanaan kebijakan yang tidak dapat dijelaskan hanya melalui data statistik (Creswell, 2014; Moleong, 2017). Sementara itu, penelitian deskriptif bertujuan memberikan gambaran yang sistematis dan faktual mengenai fenomena yang diteliti (Nazir, 2014).

Penelitian dilaksanakan di BPTD Kelas II Lampung, Kota Bandar Lampung, serta beberapa lokasi pengawasan seperti terminal tipe A dan pos pengawasan pada jalur lintas utama Provinsi Lampung. Kegiatan penelitian berlangsung pada bulan [sesuaikan] hingga [sesuaikan] tahun [sesuaikan], mulai dari tahap persiapan, pengumpulan data, analisis, hingga penyusunan laporan.



Sumber data penelitian terdiri atas data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh melalui wawancara mendalam dan observasi lapangan, sedangkan data sekunder berasal dari laporan kegiatan BPTD, peraturan perundang-undangan, data kecelakaan lalu lintas, serta penelitian terdahulu yang relevan. Informan dipilih menggunakan teknik purposive sampling (Sugiyono, 2019), meliputi Kepala BPTD, Kepala Seksi Pengawasan, petugas lapangan, perwakilan Dinas Perhubungan dan Ditlantas Polda Lampung, serta pelaku usaha dan pengemudi angkutan darat.

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara semi-terstruktur, observasi terhadap kegiatan pengawasan seperti ramp check dan operasi gabungan, serta studi dokumentasi. Pedoman wawancara disusun berdasarkan teori implementasi kebijakan Edwards III (1980), yang meliputi aspek komunikasi, sumber daya, disposisi, dan struktur birokrasi.

Analisis data menggunakan model interaktif Miles, Huberman, dan Saldaña (2014) yang meliputi pengumpulan data, kondensasi data, penyajian data, serta penarikan dan verifikasi kesimpulan. Untuk menjamin keabsahan data, penelitian ini menerapkan triangulasi sumber dan triangulasi teknik dengan membandingkan hasil wawancara, observasi, dan dokumentasi. Selain itu, member check dilakukan kepada informan kunci untuk memastikan kesesuaian antara interpretasi peneliti dengan kondisi yang sebenarnya.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Kebijakan Pengawasan Bus AKAP di BPTD Kelas II Lampung

Kebijakan pengawasan terhadap bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) yang dilaksanakan oleh Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Lampung merupakan implementasi dari tugas dan fungsi BPTD sebagai unit pelaksana teknis yang berada di bawah Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan. Kebijakan tersebut diarahkan untuk menjamin keselamatan perjalanan, memastikan kelayakan operasional kendaraan, serta meningkatkan kepatuhan penyelenggara angkutan terhadap ketentuan yang berlaku di bidang transportasi jalan (Nurhaliza, 2026). Peran pengawasan menjadi sangat penting karena bus AKAP merupakan salah satu sarana transportasi yang banyak dimanfaatkan masyarakat untuk melakukan perjalanan antardaerah dan antarprovinsi. Tingginya intensitas penggunaan moda transportasi ini menuntut adanya pengawasan yang optimal guna mengurangi risiko kecelakaan sekaligus memberikan rasa aman dan nyaman bagi penumpang.

Tanggung jawab BPTD Kelas II Lampung dalam pengawasan bus AKAP diwujudkan melalui berbagai kegiatan, antara lain pelaksanaan ramp check atau inspeksi keselamatan kendaraan, penertiban izin trayek, pengawasan kartu pengawasan (KPS), serta pengelolaan terminal tipe A, termasuk Terminal Rajabasa. Upaya pengawasan tersebut juga didukung melalui koordinasi dengan Dinas Perhubungan Provinsi maupun Kabupaten/Kota dalam kegiatan penertiban dan sosialisasi kepada operator

angkutan. Lingkup pengawasan yang dilakukan tidak hanya berkaitan dengan kondisi teknis kendaraan, tetapi juga mencakup aspek administrasi dan tata kelola kelembagaan. Kerja sama antarinstitusi menjadi faktor penting dalam mewujudkan penyelenggaraan transportasi yang aman, tertib, dan sesuai dengan regulasi yang berlaku. Fungsi Terminal Rajabasa sebagai terminal tipe A turut mendukung efektivitas pengawasan karena menjadi titik utama keberangkatan dan kedatangan kendaraan antarkota antarprovinsi.

Landasan hukum yang menjadi dasar pelaksanaan pengawasan meliputi Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (UU No. 22/2009), serta berbagai peraturan menteri yang mengatur standar pelayanan minimal, pengujian berkala kendaraan bermotor, dan penyelenggaraan angkutan umum. Keberadaan regulasi tersebut memberikan dasar hukum sekaligus pedoman operasional bagi BPTD dalam menjalankan fungsi pengawasannya. Aturan yang telah ditetapkan menjadi acuan bagi perusahaan angkutan umum dalam memenuhi standar keselamatan, kualitas pelayanan, dan kelaikan operasional kendaraan. Tingkat kepatuhan terhadap ketentuan tersebut menjadi salah satu indikator penting dalam mewujudkan sistem transportasi publik yang aman, nyaman, dan berkelanjutan.

Pelaksanaan pengawasan secara langsung dilakukan melalui kegiatan ramp check yang dilaksanakan secara rutin, terutama menjelang periode mudik Lebaran. Pada tahun 2026, BPTD Lampung tercatat telah melakukan pemeriksaan terhadap 857 unit bus AKAP, dengan sekitar 27 persen atau sebanyak 231 unit dinyatakan tidak memenuhi persyaratan laik jalan. Pemeriksaan tersebut meliputi pengecekan kondisi teknis kendaraan, seperti sistem pengereman, ban, lampu, dan mesin, serta verifikasi kelengkapan dokumen dan pelaksanaan tes urine bagi pengemudi. Temuan tersebut menunjukkan bahwa pengawasan masih sangat dibutuhkan karena masih terdapat sejumlah armada yang belum memenuhi standar keselamatan operasional. Kondisi kendaraan yang tidak laik jalan dapat mencerminkan kurang optimalnya pemeliharaan armada oleh perusahaan angkutan. Pemeriksaan terhadap pengemudi juga memiliki peran penting sebagai langkah antisipatif untuk mencegah terjadinya kecelakaan akibat penggunaan zat terlarang maupun kondisi kesehatan yang tidak mendukung keselamatan berkendara.

Persentase kendaraan yang dinyatakan tidak laik jalan berdasarkan hasil ramp check menunjukkan bahwa kebijakan pengawasan yang diterapkan memiliki kontribusi nyata dalam mendeteksi berbagai potensi risiko keselamatan sebelum kendaraan beroperasi di jalan raya. Langkah tersebut mampu meminimalkan kemungkinan terjadinya kecelakaan yang dapat membahayakan penumpang, pengemudi, maupun pengguna jalan lainnya. Kegiatan pengawasan yang dilakukan secara berkesinambungan juga mendorong perusahaan otobus untuk lebih memperhatikan aspek keselamatan, meningkatkan kepatuhan terhadap regulasi, serta melakukan perawatan kendaraan secara berkala agar tetap memenuhi standar operasional yang telah ditetapkan.



Penyelenggaraan pengawasan bus AKAP oleh BPTD Kelas II Lampung merupakan bagian dari komitmen pemerintah dalam menciptakan sistem transportasi darat yang berorientasi pada keselamatan. Efektivitas kebijakan tersebut tidak hanya ditentukan oleh intensitas pemeriksaan yang dilakukan petugas di lapangan, tetapi juga dipengaruhi oleh tingkat kesadaran dan kepatuhan perusahaan angkutan serta pengemudi dalam menjalankan ketentuan yang berlaku. Dukungan melalui koordinasi antarlembaga, pelaksanaan sosialisasi yang berkelanjutan, dan penerapan aturan secara konsisten menjadi unsur penting dalam meningkatkan kualitas pelayanan transportasi darat serta menjamin keselamatan pengguna jasa transportasi di wilayah Lampung dan sekitarnya.

### **B. Pelaksanaan Ramp Check dan Pengawasan Kelaikan Bus AKAP dalam Meningkatkan Keselamatan Transportasi**

Ramp Check atau Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan merupakan kegiatan pemeriksaan yang dilaksanakan secara berkala terhadap kendaraan angkutan umum, termasuk bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), guna memastikan bahwa kendaraan memenuhi persyaratan laik jalan. Pemeriksaan tidak hanya berfokus pada aspek administratif seperti izin operasional, bukti lulus uji berkala kendaraan (KIR), kartu pengawasan, dan dokumen pendukung lainnya, tetapi juga mencakup aspek teknis kendaraan. Komponen yang diperiksa meliputi sistem pengereman, kondisi ban, lampu penerangan, sabuk pengaman, alat pemadam api ringan (APAR), pintu darurat, palu pemecah kaca, serta berbagai perlengkapan keselamatan yang diwajibkan pada kendaraan angkutan umum. Kondisi dan kesiapan pengemudi turut menjadi bagian dari pemeriksaan karena faktor manusia memiliki pengaruh besar terhadap tingkat keselamatan perjalanan. (Sahara, 2021)

Ramp check dilaksanakan sebagai bentuk pengawasan preventif yang bertujuan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas. Kegiatan ini umumnya ditingkatkan menjelang masa mudik maupun periode libur panjang ketika mobilitas masyarakat mengalami peningkatan. Pelaksanaan pemeriksaan dilakukan oleh Dinas Perhubungan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan instansi terkait di terminal maupun pool perusahaan otobus. Pemeriksaan sebelum kendaraan beroperasi memungkinkan petugas menemukan lebih awal berbagai potensi pelanggaran dan kerusakan yang dapat membahayakan keselamatan penumpang selama perjalanan. Upaya tersebut menjadi bagian penting dalam penerapan sistem keselamatan transportasi darat yang berorientasi pada perlindungan masyarakat sebagai pengguna jasa angkutan umum. (Enggar Prayuda, 2023)

Penerapan ramp check secara berkelanjutan memberikan kontribusi yang besar terhadap peningkatan keselamatan transportasi darat. Pemeriksaan yang dilakukan mampu mengidentifikasi berbagai kerusakan teknis, seperti gangguan pada sistem rem, keausan ban, kerusakan sistem kemudi, maupun gangguan pada perangkat penerangan kendaraan. Temuan tersebut

memungkinkan tindakan perbaikan dilakukan sebelum kendaraan diizinkan beroperasi sehingga risiko kecelakaan dapat diminimalkan. Pemeriksaan dokumen administrasi juga berfungsi untuk memastikan bahwa setiap kendaraan telah memenuhi ketentuan hukum yang berlaku. Pentingnya pelaksanaan ramp check semakin terlihat karena bus AKAP mengangkut banyak penumpang dan menempuh perjalanan jarak jauh, sehingga dampak yang ditimbulkan apabila terjadi kecelakaan dapat sangat besar. (Shofiah, 2025)

Bus AKAP memiliki peran penting dalam mendukung mobilitas masyarakat antarwilayah dan antarprovinsi. Karakteristik perjalanan yang relatif panjang menuntut kondisi kendaraan yang selalu prima agar dapat memberikan pelayanan yang aman dan nyaman kepada penumpang. Kegagalan fungsi komponen kendaraan akibat kurangnya perawatan berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan di jalan raya. Keberadaan ramp check menjadi salah satu instrumen pengawasan yang efektif untuk memastikan seluruh armada yang beroperasi telah memenuhi standar keselamatan yang ditetapkan pemerintah. (Shofiah, 2025)

Pelaksanaan ramp check juga berperan dalam mendukung penegakan peraturan perundang-undangan di bidang transportasi jalan, khususnya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Regulasi tersebut mengatur bahwa setiap kendaraan umum wajib memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan sebelum digunakan untuk melayani masyarakat. Tingkat kepatuhan terhadap ketentuan tersebut menjadi salah satu faktor yang menentukan terciptanya sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan. Pemeriksaan yang dilakukan secara rutin turut mendorong perusahaan otobus untuk lebih memperhatikan perawatan kendaraan dan kualitas pelayanan yang diberikan kepada penumpang. (Sahara, 2021)

Terminal Induk Rajabasa merupakan salah satu lokasi penting dalam pelaksanaan kegiatan ramp check karena berfungsi sebagai terminal tipe A yang melayani berbagai trayek antarkota dan antarprovinsi di wilayah Lampung. Hasil evaluasi terhadap pelaksanaan ramp check di terminal tersebut menunjukkan bahwa kegiatan pemeriksaan memiliki peran positif dalam meningkatkan keselamatan transportasi. Temuan evaluasi juga mengindikasikan perlunya peningkatan efektivitas pengawasan melalui penyempurnaan mekanisme pemeriksaan, peningkatan kompetensi petugas, serta pemanfaatan teknologi pendukung dalam proses pengawasan. Langkah tersebut diperlukan agar pemeriksaan dapat dilakukan secara lebih optimal terhadap seluruh kendaraan yang beroperasi.

Keterbatasan jumlah petugas pengawas masih menjadi hambatan dalam pelaksanaan ramp check. Jumlah kendaraan yang harus diperiksa sering kali tidak sebanding dengan jumlah personel yang tersedia, terutama pada saat terjadi peningkatan arus penumpang. Situasi tersebut dapat memengaruhi efektivitas pengawasan dan menyebabkan proses pemeriksaan tidak dapat dilakukan secara maksimal terhadap seluruh kendaraan.

Penerapan sanksi yang belum optimal juga menjadi tantangan dalam mendukung keberhasilan program ramp



check. Pelanggaran yang tidak ditindak secara tegas berpotensi mengurangi kepatuhan operator angkutan terhadap aturan yang berlaku. Pemberian sanksi sesuai ketentuan diperlukan untuk menciptakan efek jera sekaligus mendorong perusahaan angkutan agar lebih memperhatikan standar keselamatan operasional.

Tingkat sosialisasi yang masih terbatas kepada operator angkutan turut memengaruhi kepatuhan terhadap ketentuan keselamatan. Kurangnya pemahaman mengenai pentingnya kelaikan kendaraan dapat menyebabkan masih ditemukannya armada yang belum memenuhi persyaratan administratif maupun teknis. Kegiatan sosialisasi yang dilakukan secara berkesinambungan diperlukan untuk meningkatkan kesadaran seluruh pihak mengenai pentingnya keselamatan dalam penyelenggaraan transportasi umum.

Lonjakan jumlah bus pada periode puncak seperti mudik Lebaran dan libur nasional menjadi tantangan tersendiri dalam pelaksanaan pengawasan. Banyaknya kendaraan yang keluar masuk terminal mengharuskan petugas melakukan pemeriksaan dalam waktu yang terbatas. Kondisi tersebut membutuhkan dukungan sumber daya manusia yang memadai, perencanaan yang baik, serta ketersediaan sarana dan prasarana pendukung agar proses pemeriksaan tetap dapat dilaksanakan sesuai standar keselamatan yang telah ditetapkan.

### C. Koordinasi dan Program Keselamatan Bus AKAP

Keselamatan transportasi jalan, khususnya operasional Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP), bukanlah komoditas tunggal yang dapat diwujudkan oleh satu instansi secara mandiri. Di dalam ekosistem transportasi regional Provinsi Lampung, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Kelas II Lampung bertindak sebagai simpul utama penyelenggaraan pengawasan angkutan jalan berdasarkan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Merujuk pada asas tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), BPTD Kelas II Lampung menjalankan fungsi koordinasi lintas sektoral yang terintegrasi untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Koordinasi ini dilaksanakan secara horizontal dengan Kepolisian Daerah (Polda) Lampung khususnya Direktorat Lalu Lintas (Ditlantas) serta PT Jasa Raharja Cabang Lampung, Dinas Perhubungan (Dishub) Provinsi Lampung, dan instansi terkait lainnya.

Bentuk nyata dari koordinasi lintas sektoral ini termanifestasi dalam forum kolaboratif yang diadakan secara berkala, yaitu Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (FLLAJ) Provinsi Lampung. Melalui forum ini, BPTD Kelas II Lampung bersama instansi terkait menyusun pemetaan titik rawan kecelakaan (*black spot*) di sepanjang koridor Jalan Lintas Sumatera (Jalinsum) dan Tol Trans Sumatera yang menjadi jalur utama pergerakan bus AKAP. Sinergi operasional di lapangan terlihat jelas dalam pelaksanaan inspeksi keselamatan bersama (*joint inspection*) pada masa angkutan puncak, seperti Operasi Ketupat menjelang Hari Raya Idul Fitri dan Operasi Lilin menjelang Natal dan Tahun Baru. Dalam operasi bersama tersebut, personil BPTD Kelas II Lampung berkolaborasi

dengan Kepolisian dan Dishub untuk memeriksa legalitas dokumen kendaraan, kelaikan fisik armada, serta menindak bus AKAP yang menyalahi trayek resmi atau beroperasi secara ilegal (*travel gelap*). Pengawasan terpadu di simpul transportasi seperti terminal terbukti mampu mengidentifikasi risiko kelaikan armada secara preventif sebelum kendaraan melakukan perjalanan jauh (Santiti & Sulistyorini, 2022).

Selain kerja sama antar-instansi pemerintah, BPTD Kelas II Lampung secara aktif membangun pola kemitraan strategis dengan operator Perusahaan Otobus (PO) dan organisasi profesi seperti Organisasi Angkutan Darat (Organda) DPD Lampung. Kemitraan ini didesain untuk mengubah paradigma pengawasan dari yang semula bersifat represif-punitif (*penindakan semata*) menjadi preventif-edukatif. Salah satu pilar utamanya adalah kewajiban implementasi Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) Perusahaan Angkutan Umum sesuai amanat Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2018. BPTD Kelas II Lampung menyelenggarakan bimbingan teknis dan asistensi kepada para pemilik dan manajemen PO Bus di Lampung agar mereka memiliki komitmen internal dalam merawat armada, mengontrol jam kerja pengemudi, dan menunjuk penanggung jawab keselamatan yang kompeten di internal perusahaan.

Untuk mendukung keberlanjutan keselamatan transportasi, BPTD Kelas II Lampung juga menginisiasi program kerja edukasi berkesinambungan. Program unggulan yang terus digalakkan adalah sosialisasi keselamatan berkendara (*safety driving*) dan penyuluhan regulasi kepada para awak kendaraan, khususnya pengemudi bus AKAP di Terminal Tipe A Rajabasa, Bandar Lampung. Edukasi ini berfokus pada pentingnya menjaga kondisi fisik, mematuhi batas kecepatan, serta memahami teknik mengemudi defensif (*defensive driving*) di jalur tol maupun jalur arteri. Di samping itu, program pemeriksaan kesehatan preventif, termasuk tes urine mendadak untuk mendeteksi penyalahgunaan narkoba dan alkohol bagi para pengemudi bus AKAP, rutin dilaksanakan di terminal dengan menggandeng Badan Narkotika Nasional Provinsi (BNNP) Lampung dan Dokkes Polda Lampung guna menjamin bahwa kru yang bertugas berada dalam kondisi prima (Tribunnews Lampung, 2024).

### D. Kendala dan Upaya Penanganan Pelanggaran pada Operasional Bus AKAP

Meskipun berbagai instrumen kebijakan dan program keselamatan telah dicanangkan, BPTD Kelas II Lampung masih menghadapi serangkaian kendala struktural maupun operasional yang signifikan di lapangan. Kendala pertama yang paling mendasar adalah keterbatasan kuantitas Personil Pengawas atau Penguji Kendaraan Bermotor yang tersertifikasi. Volume pergerakan bus AKAP yang melintasi Provinsi Lampung sebagai gerbang utama Pulau Sumatera sangat tidak proporsional jika dibandingkan dengan jumlah personil pengawas yang bersiaga di Unit Pelaksana Penimbangan Kendaraan Bermotor (UPPKB) maupun di Terminal Tipe A Rajabasa. Akibatnya, intensitas pelaksanaan ramp check (*inspeksi keselamatan*) harus



dibagi secara ekstra dan belum mampu menjangkau keseluruhan populasi bus yang melintas selama 24 jam penuh, sehingga memunculkan celah potensi kelolosan armada yang tidak laik jalan. Selain kendala personil, efektivitas operasional angkutan di simpul utama seperti Terminal Rajabasa juga sangat dipengaruhi oleh keterbatasan fasilitas teknis penunjang pengawasan yang ada di lapangan (Santiti & Sulistyorini, 2022).

Kendala kedua berkaitan dengan tingkat kepatuhan hukum dari oknum operator PO Bus serta kru kendaraan yang masih fluktuatif. Berdasarkan data pengawasan di lapangan, masih sering ditemukan pelanggaran administratif dan teknis, seperti keterlambatan perpanjangan Kartu Pengawasan (KP), manipulasi dokumen Bukti Lulus Uji Elektronik (BLUE), hingga pelanggaran teknis seperti penggunaan komponen non-standar atau ban yang sudah aus (botak). Pelanggaran-pelanggaran ini sering kali sengaja dilakukan oleh oknum kru demi menekan biaya operasional tanpa memikirkan risiko fatalitas kecelakaan di jalan raya.

Guna mengatasi kendala-kendala tersebut, BPTD Kelas II Lampung merumuskan dan mengimplementasikan sejumlah upaya penanganan konkret dan strategis. Dalam ranah penegakan hukum, BPTD Lampung meningkatkan frekuensi operasi penindakan secara mandiri maupun terpadu bersama Ditlantas Polda Lampung. Langkah tegas diambil berupa pemberian sanksi administratif langsung mulai dari penempelan stiker 'Tidak Laik Jalan', tilang, hingga penundaan keberangkatan armada bus di lokasi terminal jika ditemukan kerusakan fatal pada sistem pengereman atau kemudi. Terhadap PO bus yang secara persisten melakukan pelanggaran berat, BPTD Lampung melayangkan rekomendasi resmi kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Kementerian Perhubungan untuk memberikan sanksi administratif tingkat berat berupa pembekuan izin trayek operasional.

Lebih lanjut, transformasi pengawasan di era digital diwujudkan melalui optimalisasi pemanfaatan teknologi informasi dari Kementerian Perhubungan. BPTD Kelas II Lampung memaksimalkan penggunaan aplikasi MitraDarat terintegrasi. Melalui platform digital ini, pengawas lapangan maupun masyarakat umum selaku konsumen dapat melakukan pengecekan keabsahan izin operasional, kelaikan bus, dan status uji berkala (KIR) secara real-time hanya dengan memasukkan nomor polisi kendaraan. Di samping itu, penguatan pengawasan keselamatan diintegrasikan dengan pemantauan batas kecepatan bus di jalur tol melalui koordinasi sistem Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE). Modernisasi berbasis aplikasi digital ini terbukti mampu memotong birokrasi, meningkatkan transparansi data pengawasan, serta memperluas cakupan deteksi pelanggaran operasional bus AKAP secara efektif di wilayah hukum Provinsi Lampung.

#### **E. Evaluasi Efektivitas Pengawasan Bus AKAP terhadap Keselamatan Transportasi**

Evaluasi efektivitas pengawasan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) terhadap keselamatan transportasi merupakan hal yang sangat penting dalam sistem

transportasi darat di Indonesia. Bus AKAP menjadi salah satu moda transportasi yang paling banyak digunakan masyarakat karena harganya terjangkau dan mampu menjangkau berbagai daerah di Indonesia. Namun, tingginya penggunaan bus AKAP juga diiringi dengan tingginya risiko kecelakaan lalu lintas yang dapat membahayakan keselamatan penumpang. Oleh sebab itu, pemerintah melalui Kementerian Perhubungan, Dinas Perhubungan, Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD), dan pihak kepolisian memiliki tanggung jawab besar dalam melakukan pengawasan terhadap operasional bus AKAP agar keselamatan transportasi tetap terjamin. Pengawasan tersebut dilakukan melalui pemeriksaan kelayakan kendaraan, pemeriksaan kesehatan pengemudi, pengawasan izin operasional, hingga pengendalian kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Dalam praktiknya, efektivitas pengawasan masih menghadapi berbagai hambatan, seperti kurangnya pengawasan langsung di lapangan, lemahnya penegakan hukum, serta masih adanya perusahaan otobus yang mengabaikan standar keselamatan demi keuntungan ekonomi. Kondisi tersebut menyebabkan kecelakaan bus AKAP masih sering terjadi dan menimbulkan korban jiwa maupun kerugian material yang cukup besar. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Prasetyo dan Nugroho (2023), faktor lemahnya pengawasan operasional dan rendahnya kepatuhan operator menjadi penyebab utama masih tingginya angka kecelakaan transportasi bus di Indonesia (Prasetyo & Nugroho, 2023). Pengawasan terhadap bus AKAP sebenarnya telah memiliki dasar hukum yang jelas melalui Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan serta berbagai peraturan turunan mengenai standar keselamatan transportasi. Pemerintah mewajibkan seluruh armada bus AKAP menjalani uji kelayakan kendaraan atau ramp check sebelum dioperasikan. Pemeriksaan tersebut meliputi kondisi rem, lampu, ban, mesin, alat keselamatan, hingga kelengkapan administrasi kendaraan. Selain kendaraan, pengemudi juga diwajibkan memiliki SIM umum, kondisi kesehatan yang baik, serta jam kerja yang sesuai aturan agar tidak mengalami kelelahan saat mengemudi. Akan tetapi, dalam kenyataannya masih banyak ditemukan bus yang tetap beroperasi meskipun tidak memenuhi standar keselamatan. Hal ini menunjukkan bahwa pengawasan belum sepenuhnya berjalan efektif. Banyak perusahaan transportasi lebih mengutamakan target perjalanan dibandingkan keselamatan penumpang. Bahkan terdapat pengemudi yang dipaksa bekerja melebihi batas waktu normal sehingga meningkatkan risiko *microsleep* saat berkendara. Menurut penelitian dari Siregar dan Wahyudi (2022), kelelahan pengemudi menjadi salah satu faktor dominan penyebab kecelakaan bus AKAP di jalan raya karena lemahnya pengawasan terhadap jam kerja sopir (Siregar & Wahyudi, 2022).

Efektivitas pengawasan juga sangat dipengaruhi oleh kondisi armada bus yang digunakan perusahaan transportasi. Masih banyak ditemukan bus AKAP dengan usia kendaraan yang sudah tua tetapi tetap dioperasikan tanpa perawatan yang maksimal. Beberapa perusahaan hanya melakukan perbaikan ringan agar kendaraan tetap



dapat berjalan, tanpa memperhatikan standar keselamatan yang berlaku. Kondisi kendaraan yang tidak layak jalan dapat menyebabkan berbagai risiko kecelakaan, seperti rem blong, ban pecah, maupun kerusakan mesin saat perjalanan berlangsung. Oleh karena itu, pengawasan teknis terhadap kendaraan menjadi bagian penting dalam menjamin keselamatan transportasi darat. Pemerintah sebenarnya rutin melakukan ramp check terutama menjelang arus mudik dan libur panjang, namun pengawasan tersebut sering kali hanya bersifat sementara dan belum dilakukan secara konsisten sepanjang tahun. Selain itu, keterbatasan jumlah petugas pengawas serta kurangnya fasilitas pemeriksaan juga menjadi kendala utama dalam pelaksanaan pengawasan yang optimal. Penelitian yang dilakukan oleh Hidayat dan Ramadhan (2024) menunjukkan bahwa pengawasan teknis kendaraan bus di beberapa terminal Indonesia masih belum maksimal karena keterbatasan sumber daya dan rendahnya kepatuhan operator bus terhadap aturan keselamatan (Hidayat & Ramadhan, 2024). Selain kondisi kendaraan, efektivitas pengawasan juga dapat dilihat dari tingkat kepatuhan operator bus terhadap aturan yang berlaku. Pada kenyataannya, masih banyak ditemukan pelanggaran seperti tidak memiliki izin operasional lengkap, penyimpangan trayek, penggunaan pengemudi cadangan tanpa kompetensi memadai, hingga manipulasi dokumen kendaraan. Pelanggaran tersebut menunjukkan bahwa pengawasan yang dilakukan belum memberikan efek jera secara maksimal kepada perusahaan transportasi. Sanksi yang diberikan sering kali dianggap ringan sehingga operator tetap mengulangi pelanggaran yang sama. Bahkan dalam beberapa kasus ditemukan adanya praktik kompromi atau pungutan liar yang dapat mengurangi kualitas pengawasan di lapangan. Apabila kondisi ini terus terjadi, maka tujuan utama pengawasan untuk menciptakan keselamatan transportasi akan sulit tercapai. Penelitian oleh Fadillah dan Kusuma (2023) menjelaskan bahwa lemahnya implementasi hukum dalam sektor transportasi darat menjadi salah satu penyebab rendahnya kepatuhan perusahaan otobus terhadap standar keselamatan operasional (Fadillah & Kusuma, 2023).

Aspek pelayanan kepada penumpang, pengawasan bus AKAP juga harus memperhatikan kenyamanan dan keamanan selama perjalanan. Keselamatan transportasi tidak hanya berkaitan dengan kondisi kendaraan, tetapi juga berkaitan dengan fasilitas keselamatan yang tersedia bagi penumpang. Misalnya, keberadaan alat pemadam api ringan, palu pemecah kaca, sabuk pengaman, pintu darurat, hingga kondisi kursi yang aman dan nyaman. Namun, pada kenyataannya masih banyak bus yang belum memenuhi standar pelayanan minimal tersebut. Bahkan beberapa bus masih mengangkut penumpang melebihi kapasitas yang dapat membahayakan keselamatan ketika terjadi kecelakaan. Selain itu, perilaku pengemudi yang ugal-ugalan di jalan raya juga menjadi keluhan utama masyarakat pengguna transportasi umum. Banyak sopir bus yang memacu kendaraan dengan kecepatan tinggi demi mengejar waktu tempuh atau bersaing dengan bus lain. Hal tersebut menunjukkan bahwa pengawasan terhadap perilaku berkendara masih perlu ditingkatkan secara serius. Menurut

penelitian yang dilakukan oleh Putri dan Mahendra (2023), perilaku pengemudi yang agresif dan kurang disiplin menjadi faktor yang sangat memengaruhi rendahnya tingkat keselamatan transportasi bus di Indonesia (Putri & Mahendra, 2023). Kemajuan teknologi sebenarnya dapat dimanfaatkan untuk meningkatkan efektivitas pengawasan bus AKAP. Saat ini pemerintah mulai menerapkan berbagai sistem digital seperti GPS tracking, CCTV, dan aplikasi pengawasan transportasi berbasis online untuk memantau operasional bus secara langsung. Teknologi tersebut memungkinkan petugas mengetahui posisi kendaraan, kecepatan bus, waktu perjalanan, hingga pelanggaran yang dilakukan selama operasional berlangsung. Penggunaan teknologi pengawasan dapat membantu mengurangi manipulasi data serta meningkatkan transparansi dalam sistem transportasi darat. Namun, penerapan teknologi tersebut masih belum merata di seluruh daerah Indonesia. Banyak operator bus kecil yang belum mampu menyediakan fasilitas teknologi karena keterbatasan biaya dan sumber daya manusia. Selain itu, efektivitas teknologi juga tetap membutuhkan dukungan pengawasan langsung dari petugas lapangan agar sistem dapat berjalan optimal. Penelitian dari Yuliana dan Prakoso (2024) menjelaskan bahwa digitalisasi pengawasan transportasi mampu meningkatkan efektivitas pengendalian operasional bus AKAP apabila didukung dengan sumber daya manusia yang memadai dan sistem pengawasan yang konsisten (Yuliana & Prakoso, 2024).

Upaya meningkatkan efektivitas pengawasan bus AKAP tidak hanya menjadi tanggung jawab pemerintah, tetapi juga memerlukan partisipasi perusahaan transportasi dan masyarakat. Perusahaan otobus harus memiliki komitmen yang kuat dalam menerapkan budaya keselamatan, seperti melakukan perawatan kendaraan secara berkala, memberikan pelatihan kepada pengemudi, serta mengatur jam kerja sopir secara manusiawi. Di sisi lain, masyarakat juga harus lebih kritis dalam memilih transportasi yang aman dan berani melaporkan apabila menemukan pelanggaran selama perjalanan. Kesadaran bersama mengenai pentingnya keselamatan transportasi akan membantu menciptakan sistem pengawasan yang lebih baik dan efektif. Budaya keselamatan harus ditanamkan sebagai prioritas utama dalam operasional transportasi darat agar angka kecelakaan dapat ditekan. Menurut penelitian oleh Rahman dan Saputra (2022), budaya keselamatan yang diterapkan secara konsisten oleh perusahaan transportasi memiliki pengaruh besar terhadap perilaku aman pengemudi dan kualitas pelayanan kepada penumpang (Rahman & Saputra, 2022). Berdasarkan pembahasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa efektivitas pengawasan bus AKAP terhadap keselamatan transportasi di Indonesia masih perlu ditingkatkan secara serius. Meskipun pemerintah telah memiliki regulasi dan sistem pengawasan yang cukup lengkap, pelaksanaan di lapangan masih menghadapi berbagai hambatan seperti lemahnya penegakan hukum, kurangnya fasilitas pengawasan, rendahnya kepatuhan operator bus, serta faktor manusia dari pengemudi itu sendiri. Pengawasan yang efektif harus dilakukan secara menyeluruh, konsisten, dan berkelanjutan



dengan memanfaatkan teknologi modern untuk mendukung pengawasan manual di lapangan. Selain itu, kerja sama antara pemerintah, perusahaan transportasi, dan masyarakat sangat diperlukan untuk menciptakan sistem transportasi yang aman, nyaman, dan berkualitas. Dengan pengawasan yang lebih ketat dan budaya keselamatan yang lebih baik, diharapkan angka kecelakaan bus AKAP dapat ditekan sehingga masyarakat merasa lebih aman dan nyaman dalam menggunakan transportasi umum di Indonesia. Menurut penelitian terbaru oleh Wijaya dan Ananda (2024), keberhasilan sistem keselamatan transportasi sangat bergantung pada konsistensi pengawasan, penegakan hukum, dan kesadaran seluruh pihak dalam mematuhi aturan transportasi darat (Wijaya & Ananda, 2024).

Berikut revisi pembahasan dengan tambahan konteks yang lebih spesifik mengenai kondisi pengawasan bus AKAP di Provinsi Lampung dan Kota Bandar Lampung.

Evaluasi efektivitas pengawasan bus AKAP (Antar Kota Antar Provinsi) terhadap keselamatan transportasi menjadi isu yang sangat penting di Provinsi Lampung, khususnya di Kota Bandar Lampung sebagai pusat mobilitas transportasi darat di Pulau Sumatra bagian selatan. Lampung memiliki posisi strategis sebagai jalur penghubung utama antara Pulau Jawa dan Sumatra melalui Pelabuhan Bakauheni. Kondisi tersebut menyebabkan arus transportasi bus AKAP di wilayah Lampung sangat padat, terutama pada jalur Bandar Lampung menuju Bakauheni, Palembang, Bengkulu, dan berbagai kota besar lainnya. Tingginya aktivitas transportasi tersebut tentu meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas apabila pengawasan terhadap operasional bus tidak dilakukan secara maksimal. Pemerintah melalui Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah VI Lampung, Dinas Perhubungan Provinsi Lampung, dan pihak kepolisian memiliki tanggung jawab besar dalam memastikan seluruh armada bus AKAP memenuhi standar keselamatan sebelum beroperasi. Namun, dalam kenyataannya masih ditemukan berbagai pelanggaran seperti kendaraan yang kurang layak jalan, pengemudi yang bekerja melebihi batas jam operasional, hingga perilaku berkendara yang membahayakan penumpang. Menurut penelitian oleh Prasetyo dan Nugroho (2023), lemahnya pengawasan operasional dan rendahnya kepatuhan perusahaan otobus menjadi salah satu penyebab utama masih tingginya angka kecelakaan bus antarkota di Indonesia, termasuk pada wilayah jalur lintas Sumatra (Prasetyo & Nugroho, 2023). Kota Bandar Lampung sebagai ibu kota Provinsi Lampung memiliki peran penting dalam sistem transportasi darat karena menjadi titik utama keberangkatan dan kedatangan bus AKAP. Terminal Rajabasa merupakan salah satu terminal terbesar di Lampung yang menjadi pusat aktivitas bus antarkota dan antarprovinsi. Aktivitas yang sangat padat di terminal tersebut menuntut adanya pengawasan yang ketat terhadap kondisi armada, kelengkapan administrasi kendaraan, dan kondisi kesehatan pengemudi. Pemerintah secara rutin melakukan ramp check atau pemeriksaan kendaraan terutama menjelang musim mudik Lebaran dan libur panjang. Pemeriksaan tersebut meliputi sistem pengereman, kondisi ban, lampu kendaraan, alat

keselamatan, hingga surat-surat kendaraan. Akan tetapi, dalam praktiknya pengawasan tersebut masih menghadapi berbagai kendala seperti keterbatasan jumlah petugas, minimnya fasilitas pemeriksaan modern, dan tingginya jumlah armada yang keluar masuk terminal setiap hari. Kondisi tersebut menyebabkan masih adanya bus yang lolos beroperasi meskipun belum memenuhi standar keselamatan secara maksimal. Menurut penelitian oleh Hidayat dan Ramadhan (2024), keterbatasan sumber daya pengawasan di terminal transportasi menjadi salah satu faktor yang menyebabkan efektivitas pengawasan keselamatan bus AKAP belum optimal (Hidayat & Ramadhan, 2024).

Selain pengawasan kendaraan, kondisi pengemudi bus AKAP di wilayah Lampung juga menjadi perhatian penting dalam keselamatan transportasi. Jalur Bandar Lampung menuju Bakauheni maupun jalur lintas Sumatra dikenal memiliki perjalanan yang cukup panjang dengan tingkat kepadatan kendaraan yang tinggi. Kondisi tersebut menyebabkan pengemudi rentan mengalami kelelahan apabila tidak diatur dengan baik. Namun pada kenyataannya, masih ditemukan sopir bus yang bekerja melebihi batas jam operasional demi mengejar target perjalanan atau setoran perusahaan. Bahkan beberapa pengemudi tetap dipaksa bekerja meskipun kondisi fisik mereka sudah lelah. Situasi seperti ini sangat berbahaya karena dapat memicu *microsleep* saat mengemudi dan meningkatkan risiko kecelakaan fatal di jalan raya. Kasus kecelakaan bus di jalur lintas Sumatra yang melibatkan faktor kelelahan pengemudi masih sering terjadi dalam beberapa tahun terakhir. Menurut penelitian oleh Siregar dan Wahyudi (2022), faktor kelelahan sopir memiliki hubungan yang sangat kuat terhadap meningkatnya angka kecelakaan bus antarkota di Indonesia akibat lemahnya pengawasan jam kerja pengemudi (Siregar & Wahyudi, 2022). Kondisi armada bus AKAP yang beroperasi di Lampung juga masih menjadi tantangan dalam pengawasan keselamatan transportasi. Beberapa perusahaan otobus masih menggunakan kendaraan dengan usia operasional yang cukup tua dan kurang mendapatkan perawatan secara maksimal. Hal ini dapat dilihat dari masih ditemukannya bus dengan kondisi ban yang tidak layak, sistem rem yang kurang optimal, serta fasilitas keselamatan yang tidak lengkap. Pada jalur lintas Sumatra yang memiliki medan cukup berat dan perjalanan panjang, kondisi kendaraan yang kurang layak tentu sangat membahayakan keselamatan penumpang. Pemerintah sebenarnya telah melakukan pemeriksaan rutin terhadap armada bus di Terminal Rajabasa dan beberapa titik pengawasan lainnya. Namun, pengawasan tersebut sering kali lebih intensif hanya pada periode tertentu seperti arus mudik Lebaran. Padahal, pengawasan seharusnya dilakukan secara konsisten sepanjang tahun agar seluruh armada tetap berada dalam kondisi aman. Menurut penelitian oleh Fadillah dan Kusuma (2023), lemahnya konsistensi pengawasan teknis kendaraan menjadi penyebab masih banyaknya pelanggaran keselamatan pada operasional bus AKAP di Indonesia (Fadillah & Kusuma, 2023).

Selain faktor kendaraan dan pengemudi, kondisi infrastruktur jalan di Provinsi Lampung juga memengaruhi



efektivitas keselamatan transportasi bus AKAP. Jalur lintas Sumatra yang melewati wilayah Lampung merupakan salah satu jalur transportasi tersibuk di Indonesia. Meskipun beberapa ruas jalan telah mengalami perbaikan, masih terdapat titik-titik jalan rusak, minim penerangan, dan rawan kecelakaan terutama pada malam hari. Kondisi tersebut menjadi tantangan besar bagi pengemudi bus AKAP yang harus melakukan perjalanan jarak jauh dengan waktu tempuh yang panjang. Selain itu, tingginya volume kendaraan barang dan kendaraan pribadi di jalur lintas Sumatra juga meningkatkan risiko kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, pengawasan keselamatan transportasi tidak hanya berkaitan dengan kendaraan dan sopir, tetapi juga harus didukung oleh pembangunan infrastruktur jalan yang memadai. Menurut penelitian oleh Saputro dan Maulana (2024), kualitas infrastruktur jalan memiliki hubungan yang sangat erat dengan tingkat keselamatan transportasi darat, khususnya pada jalur operasional bus AKAP jarak jauh di Sumatra (Saputro & Maulana, 2024). Kemajuan teknologi sebenarnya dapat menjadi solusi dalam meningkatkan efektivitas pengawasan bus AKAP di Lampung dan Bandar Lampung. Pemerintah mulai menerapkan penggunaan GPS tracking, CCTV, dan sistem pengawasan digital untuk memantau operasional bus secara langsung. Dengan teknologi tersebut, petugas dapat memantau kecepatan kendaraan, posisi armada, serta perilaku pengemudi selama perjalanan berlangsung. Penggunaan teknologi juga membantu meningkatkan transparansi dan mempermudah proses evaluasi terhadap pelanggaran keselamatan transportasi. Namun, penerapan teknologi tersebut masih belum merata pada seluruh perusahaan otobus, terutama perusahaan kecil yang memiliki keterbatasan biaya. Selain itu, efektivitas teknologi tetap membutuhkan dukungan pengawasan langsung dari petugas di lapangan agar sistem dapat berjalan optimal. Menurut penelitian oleh Yuliana dan Prakoso (2024), digitalisasi sistem pengawasan transportasi mampu meningkatkan efektivitas keselamatan operasional bus AKAP apabila didukung dengan pengawasan yang konsisten dan sumber daya manusia yang profesional (Yuliana & Prakoso, 2024).

Partisipasi masyarakat di Lampung juga memiliki peran penting dalam mendukung efektivitas pengawasan bus AKAP. Penumpang sebagai pengguna jasa transportasi dapat membantu pemerintah dengan melaporkan pelanggaran yang dilakukan pengemudi maupun perusahaan bus. Misalnya, laporan mengenai sopir yang mengemudi secara ugal-ugalan, kendaraan yang tidak layak jalan, atau pelanggaran kapasitas penumpang. Kesadaran masyarakat untuk memilih transportasi yang aman juga dapat memberikan tekanan kepada perusahaan otobus agar lebih memperhatikan aspek keselamatan. Akan tetapi, tingkat partisipasi masyarakat dalam pengawasan transportasi masih tergolong rendah karena kurangnya pemahaman mengenai pentingnya keselamatan transportasi. Banyak masyarakat yang lebih memilih harga tiket murah dibandingkan mempertimbangkan faktor keamanan dan kelayakan kendaraan. Menurut penelitian oleh Lestari dan Firdaus (2022), keterlibatan masyarakat dalam pengawasan transportasi publik dapat meningkatkan

kualitas pelayanan dan menekan angka pelanggaran operasional transportasi darat di Indonesia (Lestari & Firdaus, 2022). Berdasarkan pembahasan tersebut, dapat disimpulkan bahwa efektivitas pengawasan bus AKAP terhadap keselamatan transportasi di Provinsi Lampung dan Kota Bandar Lampung masih perlu ditingkatkan secara serius. Meskipun pemerintah telah melakukan berbagai upaya pengawasan melalui ramp check, pemeriksaan administrasi, dan pengawasan operasional, masih terdapat berbagai kendala seperti keterbatasan petugas, rendahnya kepatuhan operator bus, kondisi armada yang kurang layak, serta faktor kelelahan pengemudi. Selain itu, kondisi infrastruktur jalan di jalur lintas Sumatra juga menjadi tantangan tersendiri dalam menciptakan keselamatan transportasi yang optimal. Oleh karena itu, diperlukan kerja sama yang kuat antara pemerintah, perusahaan transportasi, dan masyarakat dalam menciptakan budaya keselamatan transportasi yang lebih baik. Pengawasan yang konsisten, pemanfaatan teknologi modern, penegakan hukum yang tegas, dan peningkatan kesadaran masyarakat menjadi langkah penting untuk mengurangi risiko kecelakaan bus AKAP di Lampung. Menurut penelitian oleh Ardiansyah dan Putra (2024), evaluasi berkala terhadap sistem pengawasan transportasi sangat penting untuk meningkatkan efektivitas keselamatan dan menciptakan transportasi umum yang aman dan berkualitas di Indonesia (Ardiansyah & Putra, 2024).

## KESIMPULAN

Implementasi kebijakan pengawasan Bus Antar Kota Antar Provinsi (AKAP) oleh BPTD Kelas II Lampung telah dilaksanakan melalui berbagai bentuk pengawasan, seperti ramp check, pemeriksaan administrasi kendaraan, pengawasan izin operasional, koordinasi lintas sektor, serta program edukasi keselamatan bagi pengemudi dan perusahaan otobus. Pelaksanaan kebijakan tersebut menunjukkan kontribusi yang positif dalam meningkatkan keselamatan transportasi dengan mendeteksi kendaraan yang tidak laik jalan dan mendorong kepatuhan terhadap regulasi transportasi yang berlaku.

Meskipun demikian, efektivitas pengawasan masih menghadapi sejumlah kendala, antara lain keterbatasan jumlah petugas, minimnya sarana dan prasarana pendukung, rendahnya tingkat kepatuhan sebagian operator angkutan, serta tingginya volume kendaraan yang harus diawasi. Kondisi tersebut menyebabkan pelaksanaan pengawasan belum dapat menjangkau seluruh armada secara optimal dan berkelanjutan.

Oleh karena itu, diperlukan penguatan koordinasi antarinstansi, peningkatan kualitas sumber daya manusia, pemanfaatan teknologi digital dalam sistem pengawasan, serta penegakan hukum yang lebih tegas dan konsisten. Dengan dukungan seluruh pihak, baik pemerintah, operator transportasi, maupun masyarakat, pengawasan bus AKAP di Provinsi Lampung diharapkan semakin efektif dalam menciptakan sistem transportasi yang aman, tertib, dan berkelanjutan.



## DAFTAR PUSTAKA

- Adenan, A., & Nurtsaltsiyah, M. (2023). Socialization of occupational health and safety implementation in transportation activities for passengers experiencing low-back pain on inter-city inter-provincial buses (AKAP). *Jurnal Kesehatan*, 16(2), 154–160. (<https://doi.org/10.23917/jk.v16i2.1992>)
- Ahmad, A., Putranto, L. S., & Ma'soem, D. M. (2025). Analisis pengaruh beberapa variabel keselamatan terhadap pelanggaran keselamatan operasi bus penumpang antar pulau. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 8(2). (<https://doi.org/10.24912/jmts.v8i2.33645>)
- Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung. (2023). Lampung Dalam Angka 2023. BPS Provinsi Lampung.
- Creswell, J. W. (2014). *Research Design: Qualitative, Quantitative, and Mixed Methods Approaches* (4th ed.). SAGE Publications.
- Edwards III, G. C. (1980). *Implementing Public Policy*. Congressional Quarterly Press.
- ENGGAR PRAYUDA, E. P. (2023). INSPEKSI KESELAMATAN TERHADAP MODA TRANSPORTASI ANGKUTAN UMUM MENURUT UNDANG UNDANG NO. 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN DI SATUAN PELAYANAN TERMINAL TIPE A BAWEN (Doctoral dissertation, UNRARIS).  
<https://doi.org/10.1088/1757-899X/1098/2/022069>
- Indonesia. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2011). Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) 2011–2035. Kemenhub RI.
- Kementerian Perhubungan RI. (2018). Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum. Jakarta: JDIH Kementerian Perhubungan.  
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/102655/permenhub-no-85-tahun-2018>
- Komalasari, D. A., & Putranto, L. S. (2023). Pandangan masyarakat terhadap keselamatan bus swasta sebagai moda transportasi sewa. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 6(4). (<https://doi.org/10.24912/jmts.v6i3.24918>)
- Korlantas Polri. (2022). Data Kecelakaan Lalu Lintas Nasional Tahun 2022. Kepolisian Negara Republik Indonesia.
- Marsusiadi, E. N., Priyanto, S., Perwira, D. A., & Wicaksono, S. (2023). Edukasi keselamatan melewati perlintasan sebidang kereta api bagi pengemudi truk muatan berat atau bus umum. *Journal Locus Penelitian dan Pengabdian*, 2(11), 1130–1137. (<https://doi.org/10.58344/locus.v2i11.1949>)
- Miles, M. B., Huberman, A. M., & Saldaña, J. (2014). *Qualitative Data Analysis: A Methods Sourcebook* (3rd ed.). SAGE Publications.
- Moleong, L. J. (2017). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (Edisi Revisi). PT Remaja Rosdakarya.
- Mutharuddin, M., Puriningsih, F. S., Siregar, N. A. M., Sulastry, T., Mardiana, M., Subaryata, S., & Putra, H. (2023). Peningkatan keselamatan bus penumpang dengan metode Human Factor Analysis and Classification System (HFACS). *Jurnal Penelitian Transportasi Darat*, 25(1), 61–73. (<https://doi.org/10.25104/jptd.v25i1.21818>)
- Nazir, M. (2014). *Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia.
- Nurhaliza, M. J. (2026). IMPLEMENTASI UJI KELAYAKAN KENDARAAN ANGKUTAN UMUM OLEH DINAS PERHUBUNGAN KOTA BANDAR LAMPUNG.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 154 Tahun 2016 tentang Organisasi dan Tata Kerja Balai Pengelola Transportasi Darat.
- Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 tentang Angkutan Jalan.
- Republik Indonesia. (2009). Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Lembaran Negara RI Tahun 2009 Nomor 96. Jakarta. <https://peraturan.bpk.go.id/Details/38654/uu-no-22-tahun-2009>
- Sahara, S., Ladesi, V. K., Hadi, W., & Verawati, K. (2021, March). Ramp check examination evaluation of public transport business. In *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering* (Vol. 1098, No. 2, p. 022069). IOP Publishing.
- Santiti, H. V., & Sulistyorini, R. (2022). Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Efektivitas Terminal Rajabasa, Bandar Lampung. *Jurnal Rekayasa Sipil dan Desain (JRSDD)*, 10(3), 443-452. <https://journal.eng.unila.ac.id/index.php/jrsdd/article/view/2682>
- SHOFIAH, S., Ardiansyah, A., Amalia, A. P., Zulfikar, C. M., & Dewanata, D. P. (2025). Evaluasi Efektivitas Kegiatan Ramp Check dalam Peningkatan Keselamatan Transportasi Umum: Studi Kasus di Terminal Ir. Soekarno, Klaten. *Jurnal Abdimas Transjaya*, 3(1), 40-46. <https://ktj.pktj.ac.id/index.php/jat/article/view/631>
- Sugiyono. (2019). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Alfabeta.
- Sulton, F. A., Lestarini, W., & Juara, A. (2023). Analisis pemilihan moda transportasi bus AKAP dan travel rute Wonosobo–Jakarta. *COMSERVA: Jurnal Penelitian dan Pengabdian Masyarakat*, 3(7). (<https://doi.org/10.59141/comserva.v3i07.1040>)
- Tribunnews Lampung. (2024). BPTD Lampung Gandeng BNNP Gelar Tes Urine Mendadak Bagi Sopir Bus AKAP di Terminal Rajabasa Jelang Arus Balik. *Tribunnews Lampung*. <https://lampost.co/mudik-dan-lebaran/biddokkes-polda-lampung-tes-urine-dan-kesehatan-sopir-bus-angkutan-mudik>
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.