



Penguatan Pengaturan, Pengawasan dan Edukasi Penggunaan Kendaraan Tertentu Dengan Penggerak Motor Listrik di Kabupaten Hulu Sungai Utara

Latar Belakang Masalah

Penggunaan kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik, khususnya sepeda listrik, berkembang semakin cepat di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Perkembangan ini pada dasarnya

Ringkasan Eksekutif

Penggunaan kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik, terutama sepeda listrik, berkembang cepat di Kabupaten Hulu Sungai Utara sebagai bagian dari perubahan pola mobilitas masyarakat. Di satu sisi, moda ini menawarkan kemudahan, efisiensi, dan citra transportasi yang ramah lingkungan. Di sisi lain, penggunaan di lapangan menunjukkan persoalan serius yang tidak dapat dipandang sebagai fenomena kecil atau sementara. Policy brief ini merekomendasikan lima langkah utama. Pertama, penyusunan kebijakan teknis daerah atau regulasi turunan yang menjabarkan area penggunaan, klasifikasi pengguna, batas usia, dan kewajiban perlengkapan keselamatan. Kedua, pembentukan mekanisme pengawasan dan penertiban terpadu antara Dinas Perhubungan, kepolisian, sekolah, dan pemerintah kecamatan/kelurahan. Ketiga, penguatan edukasi publik berbasis sekolah dan keluarga. Keempat, pelaksanaan pendataan dan pemetaan lokasi risiko tinggi.

Penulis : Agus Surya Dharma
Penanggung jawab : Gusti M.Hidayatullah
Kedaktur : M.Rifky Fuadi
Editor : Meldy Al-Fitri
Desain Grafis : Meldy Al-Fitri
Sekretariat : PPPM STIA Amuntai
Email : Stiaamuntai.ac.id

sejalan dengan perubahan pola mobilitas masyarakat yang menginginkan moda transportasi yang lebih praktis, hemat, dan dianggap ramah

lingkungan. Namun, dalam konteks lokal Kabupaten Hulu Sungai Utara, khususnya di Kecamatan Amuntai Tengah, pertumbuhan penggunaan sepeda listrik tidak hanya menghadirkan manfaat mobilitas, tetapi juga memunculkan persoalan keselamatan lalu lintas dan tata kelola ruang jalan yang nyata. Dokumen sumber menegaskan bahwa fokus isu kebijakan bukan semata pada keberadaan sepeda listrik itu sendiri, tetapi pada kebutuhan untuk memperkuat pengaturan, pengawasan, dan edukasi penggunaannya di jalan raya.

Secara normatif, penggunaan kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik telah memiliki landasan nasional melalui Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020. Regulasi ini dimaksudkan untuk menjadi pedoman penggunaan kendaraan listrik tertentu secara aman, tertib, dan sesuai fungsi. Akan tetapi, hasil penelitian yang menjadi dasar dokumen menunjukkan bahwa persoalan di Hulu Sungai Utara bukan terletak pada ketiadaan aturan nasional, melainkan pada kesenjangan antara norma kebijakan dan realitas lapangan. Pada praktiknya, di Kecamatan Amuntai Tengah ditemukan penggunaan sepeda listrik oleh anak-anak sekolah dasar dan anak di bawah umur di jalan raya, sering tanpa pengawasan orang tua, tanpa helm, dan tanpa pemahaman memadai tentang keselamatan berlalu lintas.

Dokumen sumber juga menekankan bahwa pemerintah daerah sebenarnya telah memiliki modal awal yang cukup baik. Koordinasi antara Satlantas, Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, Kementerian Agama, dan kepala sekolah telah dilakukan. Artinya, persoalan ini sudah dikenali dan sudah mulai ditangani. Namun, penanganannya masih cenderung bersifat reaktif dan belum didukung oleh instrumen teknis daerah yang rinci, sanksi yang jelas, serta dukungan anggaran khusus. Oleh sebab itu, kebutuhan utama saat ini bukan memulai dari nol, melainkan memperkuat kebijakan yang ada agar lebih spesifik, lebih operasional, dan lebih konsisten dalam pelaksanaannya.

Dengan demikian, latar belakang policy brief ini adalah adanya kebutuhan mendesak untuk mengubah penanganan penggunaan sepeda listrik di Hulu Sungai Utara dari pendekatan insidental menuju pendekatan kebijakan publik yang sistematis. Fokusnya bukan melarang inovasi transportasi, melainkan memastikan bahwa pemanfaatan kendaraan listrik tertentu tidak meningkatkan risiko kecelakaan, terutama bagi anak-anak dan pengguna jalan lain..

Situasi Kebijakan Saat Ini

Situasi kebijakan saat ini di Kabupaten Hulu Sungai Utara dapat digambarkan sebagai kondisi “sudah berjalan, tetapi belum optimal.” Dokumen sumber menyatakan bahwa implementasi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 45 Tahun 2020 di Kabupaten Hulu Sungai Utara berada pada kategori cukup baik. Ini berarti terdapat fondasi implementasi yang sudah terbentuk, baik dari sisi pemahaman tujuan kebijakan, ketersediaan pelaksana, maupun koordinasi lintas sektor. Aparat, terutama Satlantas, telah melakukan sosialisasi, pengawasan, dan teguran kepada pengguna sepeda listrik. Selain itu, koordinasi dengan Dinas Perhubungan, Dinas Pendidikan, Kementerian Agama, dan kepala sekolah telah dilakukan melalui rapat dan forum diskusi. Lingkungan sosial, ekonomi, dan politik juga dinilai tidak menjadi hambatan besar.

Namun demikian, situasi aktual di lapangan menunjukkan bahwa implementasi tersebut belum cukup kuat untuk mengubah perilaku pengguna secara konsisten. Indikator utama yang menunjukkan kelemahan kebijakan saat ini adalah dominannya pengguna anak-anak di bawah umur di jalan raya, rendahnya penggunaan helm, belum meratanya sosialisasi, belum tegasnya sanksi, dan tidak adanya anggaran khusus untuk pelaksanaan kebijakan. Kondisi ini menunjukkan bahwa meskipun ada upaya pemerintah, instrumen kebijakan yang tersedia belum cukup operasional untuk menjawab kompleksitas masalah di tingkat daerah. Secara kelembagaan, situasi sekarang masih ditandai oleh ketergantungan pada pendekatan peneguran humanis. Pendekatan ini penting karena sebagian pelanggar adalah anak-anak, sehingga kebijakan tidak bisa terlalu represif. Akan tetapi, ketika peneguran tidak disertai mekanisme pendataan, peringatan tertulis, pemanggilan orang tua, atau koordinasi lanjut

dengan sekolah, maka penegakan menjadi lemah dan tidak menghasilkan efek korektif yang cukup. Dalam konteks ini, peneguran cenderung berhenti sebagai respons jangka pendek, bukan sebagai instrumen perubahan perilaku.

Dari sisi regulasi, masalah utama situasi saat ini adalah belum adanya aturan turunan atau ketentuan teknis daerah yang benar-benar rinci. Permenhub No. 45 Tahun 2020 memang menyediakan kerangka umum, tetapi implementasi di tingkat daerah memerlukan penjabaran yang lebih operasional. Daerah membutuhkan kejelasan tentang siapa yang boleh menggunakan sepeda listrik, di mana boleh digunakan, perlengkapan keselamatan apa yang wajib, bagaimana mekanisme pengawasan, siapa yang bertanggung jawab, dan bagaimana pola sanksi administratif diterapkan. Tanpa pedoman seperti ini, petugas berpotensi menggunakan tafsir yang berbeda-beda, sementara masyarakat menerima pesan kebijakan yang tidak seragam.

Dari sisi pendanaan, situasi saat ini lebih problematik lagi. Dokumen sumber secara tegas menyebut bahwa implementasi kebijakan belum didukung anggaran yang memadai. Ketiadaan anggaran khusus membuat kegiatan sosialisasi menjadi sporadis, operasi gabungan sulit dijadwalkan secara konsisten, pendataan tidak berkelanjutan, dan media edukasi sulit diproduksi secara luas. Dengan kata lain, kondisi kebijakan saat ini masih bergantung pada komitmen personal dan koordinasi informal, padahal tantangan yang dihadapi sudah memerlukan pendekatan programatik yang masuk ke dalam perencanaan dan penganggaran perangkat daerah.

Jadi, situasi kebijakan saat ini dapat disimpulkan sebagai berikut: dasar hukum nasional tersedia, upaya pelaksanaan telah dimulai, koordinasi lintas sektor telah ada, tetapi implementasi masih belum efektif karena lemahnya aturan teknis daerah, terbatasnya instrumen penindakan, dominasi pelanggaran oleh anak di bawah umur, serta belum adanya dukungan sumber daya keuangan yang memadai.

Analisis Kebijakan

Dari sudut pandang kebijakan publik, persoalan penggunaan sepeda listrik di Kabupaten Hulu Sungai Utara merupakan masalah implementasi, bukan masalah agenda atau legitimasi. Agenda

kebijakannya sudah ada, karena pemerintah telah mengenali isu ini sebagai persoalan serius. Legitimasi hukumnya juga sudah tersedia melalui Permenhub No. 45 Tahun 2020. Yang belum kuat adalah kapasitas implementasi daerah untuk menerjemahkan norma umum menjadi tata kelola lokal yang operasional, konsisten, dan dapat ditegakkan.

Analisis terhadap dokumen menunjukkan sedikitnya lima akar persoalan. Pertama, terdapat kesenjangan antara norma kebijakan dan realitas perilaku masyarakat. Regulasi memandang kendaraan listrik tertentu sebagai moda yang harus digunakan secara tertib dan aman, sedangkan di lapangan masyarakat justru menganggap sepeda listrik sebagai alat yang ringan, mudah, dan aman dipakai siapa saja, termasuk anak-anak. Ketika persepsi publik seperti ini menguat, maka kepatuhan terhadap aturan keselamatan menjadi rendah. Penggunaan helm tidak dianggap penting, pengawasan orang tua melemah, dan penggunaan di jalan raya menjadi sesuatu yang dianggap biasa.

Kedua, ada masalah kelembagaan dalam bentuk belum kuatnya instrumen teknis daerah. Kebijakan nasional memberi kerangka makro, tetapi implementasi lapangan memerlukan detail operasional. Tanpa regulasi teknis daerah, aparat akan terus berada pada posisi serba terbatas: mereka bisa mengimbau, tetapi sulit menindak secara konsisten; mereka bisa mengawasi, tetapi sulit membangun kepastian hukum lokal. Akibatnya, perilaku pengguna tidak terkoreksi secara sistematis.

Ketiga, masalah pengawasan masih bersifat reaktif. Penindakan saat ini lebih sering muncul setelah pelanggaran terlihat, bukan melalui sistem pencegahan yang dirancang sejak awal. Padahal, karena banyak pengguna adalah anak-anak, maka strategi pengawasan yang efektif justru harus dimulai dari pencegahan, seperti pelibatan sekolah, pelibatan orang tua, pemetaan titik rawan, dan penguatan edukasi berulang. Pengawasan yang hanya berbasis razia atau teguran sesaat tidak akan cukup untuk mengubah kebiasaan sosial yang sudah mulai terbentuk.

Keempat, terdapat persoalan koordinasi yang belum terinstitusionalisasi secara penuh. Dokumen memang menunjukkan bahwa koordinasi antarsektor sudah ada dan merupakan faktor pendukung penting. Namun, koordinasi itu

masih perlu diformalisasi menjadi mekanisme kerja yang rutin, terdokumentasi, dan memiliki indikator kinerja bersama. Tanpa kelembagaan koordinasi yang lebih kuat, kerja lintas sektor berisiko kembali menjadi insidental dan bergantung pada inisiatif individu.

Kelima, persoalan sumber daya keuangan menjadi kendala strategis. Dalam analisis kebijakan, ketiadaan anggaran sering kali menjadi penyebab utama mengapa kebijakan yang secara substansi baik menjadi lemah pada tahap implementasi. Di Hulu Sungai Utara, hal ini tampak jelas: tanpa anggaran, edukasi tidak berkelanjutan, pengawasan terpadu sulit dilakukan, media kampanye keselamatan terbatas, dan basis data pelanggaran tidak berkembang. Dengan kata lain, persoalan sepeda listrik bukan lagi isu kecil yang cukup ditangani lewat imbauan, melainkan isu yang sudah layak dimasukkan ke dalam prioritas program perangkat daerah.

Bagi Dinas Perhubungan, analisis ini memberi pelajaran bahwa posisinya sangat strategis. Dishub tidak cukup hanya menjadi pelengkap penertiban yang dijalankan kepolisian. Dishub perlu tampil sebagai pengarah kebijakan operasional daerah: menyusun norma penggunaan, memetakan lokasi prioritas, memfasilitasi koordinasi, menghubungkan isu ini dengan keselamatan jalan daerah, dan memastikan penganggaran program berjalan. Dengan demikian, analisis kebijakan mengarah pada kebutuhan akan model tata kelola yang integratif: regulasi teknis yang jelas, pengawasan terpadu, edukasi berbasis sekolah dan keluarga, serta pembiayaan yang terencana

Opsi Kebijakan

Opsi pertama adalah mempertahankan pola kebijakan yang ada dengan penyesuaian minimal. Opsi ini mudah diterapkan karena tidak memerlukan perubahan besar pada tata kelola. Akan tetapi, opsi ini berisiko melanjutkan masalah lama, yaitu kelompok formal yang aktif di atas kertas tetapi lemah secara substantif.

Opsi kedua adalah memperkuat kelompok melalui bantuan yang lebih besar. Opsi ini tampak menarik karena menjawab keterbatasan modal dan sarana.

Namun, tanpa perbaikan tata kelola, pendataan, dan pendampingan, tambahan bantuan justru dapat memperbesar ketergantungan serta konflik internal kelompok.

Opsi ketiga adalah meredesain kebijakan pemberdayaan masyarakat berbasis kelompok dengan menempatkan penguatan kelembagaan sebagai inti intervensi. Opsi ini menggabungkan pemetaan sosial-ekonomi, seleksi kelompok yang lebih ketat, pendampingan berjenjang, indikator outcome, serta integrasi kelompok dengan pasar dan kelembagaan ekonomi desa. Di antara tiga opsi tersebut, opsi ketiga paling layak karena menjawab akar masalah, bukan hanya gejalanya.

Rekomendasi Kebijakan

Rekomendasi utama policy brief ini adalah agar Dinas Perhubungan Kabupaten Hulu Sungai Utara memimpin pembentukan kerangka pengendalian penggunaan sepeda listrik yang bertumpu pada empat pilar: kejelasan aturan, pengawasan terpadu, edukasi keselamatan, dan dukungan anggaran.

Pertama, pemerintah daerah perlu segera menyusun kebijakan teknis daerah. Instrumen ini tidak harus langsung berupa regulasi yang kompleks; dapat dimulai dari surat edaran bersama, pedoman lintas instansi, atau keputusan kepala daerah yang bersifat operasional. Isinya harus jelas: batas usia atau kategori pengguna, kewajiban helm, pembatasan penggunaan di jalan raya tertentu, pengaturan di kawasan sekolah, dan prosedur penanganan pelanggaran.

Kedua, perlu dibentuk mekanisme pengawasan terpadu yang formal dan rutin. Forum ini harus melibatkan Dishub, Satlantas, Dinas Pendidikan, Kementerian Agama, sekolah, kecamatan, serta pemerintah desa atau kelurahan. Forum tidak cukup hanya rapat, tetapi harus memiliki agenda kerja, lokasi prioritas, pembagian peran, dan sistem pelaporan.

Ketiga, edukasi keselamatan harus diarahkan pada sekolah dan keluarga. Karena pelanggar dominan adalah anak-anak, maka sekolah dan orang tua adalah aktor kunci perubahan perilaku. Materi edukasi harus sederhana, visual, berulang, dan

menekankan bahwa sepeda listrik bukan alat bermain bebas, tetapi moda yang memiliki risiko bila digunakan di jalan umum.

Keempat, penindakan administratif perlu dibuat bertahap namun konsisten. Tahap awal dapat berupa teguran dan pendataan, lalu pemberitahuan kepada orang tua atau sekolah, dan bila perlu pengawasan gabungan yang lebih intensif di titik rawan. Pendekatan ini tetap humanis, tetapi tidak permisif.

Kelima, isu ini harus masuk ke dalam perencanaan dan penganggaran perangkat daerah. Tanpa dukungan anggaran, seluruh upaya akan tetap sporadis. Pembiayaan diperlukan untuk sosialisasi, media kampanye, operasi lapangan, pendataan, forum koordinasi, serta rambu atau penanda di lokasi rawan.

Keenam, Dishub perlu membangun basis data sederhana tentang pola penggunaan dan pelanggaran: lokasi rawan, jam rawan, jenis pelanggaran dominan, dan sekolah atau lingkungan yang paling sering terlibat. Data ini penting agar kebijakan tidak hanya berbasis asumsi, tetapi berbasis bukti..

Implikasi Kebijakan

Jika rekomendasi di atas dijalankan, maka implikasi kebijakannya cukup luas. Dari sisi kelembagaan, akan terjadi penguatan peran Dinas Perhubungan sebagai koordinator kebijakan operasional daerah, bukan hanya aktor pendukung penertiban. Ini akan meningkatkan kualitas tata kelola keselamatan transportasi di tingkat kabupaten.

Dari sisi sosial, kebijakan ini akan membantu membentuk norma baru bahwa penggunaan sepeda listrik di ruang publik harus mengikuti prinsip keselamatan. Implikasi terpentingnya adalah perubahan persepsi masyarakat: dari menganggap sepeda listrik sebagai alat yang bebas dipakai siapa saja, menjadi memahami bahwa penggunaannya harus dibatasi, diawasi, dan dilengkapi perlindungan keselamatan.

Dari sisi pendidikan, keterlibatan sekolah dan keluarga akan memperluas cakupan intervensi. Ini penting karena masalah tidak bisa diselesaikan hanya di jalan raya. Perubahan perilaku harus dimulai dari rumah dan sekolah, sehingga budaya keselamatan dibangun sebelum anak terlibat dalam lalu lintas jalan.

Dari sisi fiskal, kebijakan ini memang menuntut tambahan sumber daya. Namun, biaya tersebut pada dasarnya merupakan investasi pencegahan. Tanpa intervensi, potensi kecelakaan, cedera, konflik sosial, dan beban pengawasan yang terus berulang justru dapat menimbulkan biaya sosial yang lebih besar.

Dari sisi hukum dan administrasi, hadirnya kebijakan teknis daerah akan meningkatkan kepastian bagi aparat dan masyarakat. Petugas memiliki pedoman yang jelas, sementara warga menerima pesan yang seragam. Ini akan meningkatkan legitimasi penindakan dan memperkecil ruang tafsir yang selama ini menghambat konsistensi implementasi.

Akhirnya, implikasi strategis terbesar adalah terciptanya model pengelolaan kendaraan listrik tertentu yang lebih bertanggung jawab di Kabupaten Hulu Sungai Utara. Daerah tidak sekadar merespons fenomena baru, tetapi membangun tata kelola yang menjaga inovasi transportasi tetap sejalan dengan keselamatan publik. Itulah esensi kebijakan yang dibutuhkan saat ini: bukan menolak perubahan, melainkan

mengarahkan perubahan agar aman, tertib, dan melindungi masyarakat.

Penutup

Kabupaten Hulu Sungai Utara saat ini berada pada titik penting dalam mengelola penggunaan kendaraan tertentu dengan penggerak motor listrik, khususnya sepeda listrik. Fenomena yang berkembang menunjukkan bahwa moda ini telah menjadi bagian dari mobilitas masyarakat, tetapi pemanfaatannya di lapangan membawa risiko keselamatan yang nyata, terutama ketika digunakan oleh anak-anak di bawah umur di jalan raya tanpa perlengkapan keselamatan dan tanpa pengawasan yang memadai.

Daftar Pustaka

- Ariyani, Agus Surya Dharma, dan Jumaidi, "Implementasi Peraturan Menteri Perhubungan No. 45 Tahun 2020 tentang Kendaraan Tertentu dengan Menggunakan Penggerak Motor Listrik (Studi Kasus Penggunaan Sepeda Listrik) di Kecamatan Amuntai Tengah Kabupaten Hulu Sungai Utara
- Budi Winarno. 2013. Kebijakan Publik: Teori, Proses, dan Studi Kasus dan Aplikasinya di Indonesia. Yogyakarta: Gava Media
- Riant Nugroho. 2014, Kebijakan Publik di Negara-Negara Berkembang. Yogyakarta, Pustaka. Pelajar.