

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Dari pengertian tersebut diketahui bahwa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas secara garis besar ada 3, yaitu : faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalannya (Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Namun demikian, berbagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengurangi angka kecelakaan tidaklah berjalan sesuai dengan keinginan.

Di seluruh dunia dalam setiap tahun terdapat lebih dari 1,25 juta korban meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas dan 50 juta orang luka berat. Artinya, setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa di jalanan di seluruh dunia (WHO, 2015).

Keselamatan jalan menjadi salah satu isu strategis global karena setiap tahunnya kecelakaan lalu lintas banyak terjadi dan menimbulkan kerugian, baik korban jiwa maupun kerugian material. Berdasarkan hal tersebut, majelis umum Persatuan Bangsa Bangsa (PBB) mendeklarasikan *Decade of Action (DoA) For Road Safety 2011-2020*, yang bertujuan untuk mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional dan global. Pendeklarasian ini selaras dengan amanat Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 203 untuk menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035.

RUNK LLAJ ditetapkan untuk menjadi pedoman peningkatan keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang meliputi : Penyusunan Program Nasional Kegiatan LLAJ, Penyediaan dan Pemeliharaan Fasilitas dan Perlengkapan LLAJ, Pengkajian Masalah Keselamatan LLAJ, dan Manajemen Keselamatan LLAJ. Rencana aksi menangani keselamatan jalan dalam RUNK LLAJ memuat 5 Pilar, sesuai yang tertuang dalam *Decade of Action for Road Safety*. Kelima pilar tersebut adalah : Manajemen Keselamatan Jalan, Jalan Yang Berkeselamatan, Kendaraan yang berkeselamatan, Perilaku Pengguna Jalan yang berkeselamatan, dan Penanganan Korban Pasca Kecelakaan.

Target dari pilar 1 Manajemen Keselamatan Jalan adalah Mendorong terciptanya kemitraan multi-sektoral untuk mengembangkan dan menetapkan strategi keselamatan jalan nasional, rencana dan target yang didukung oleh pengumpulan data dan bukti penelitian untuk menilai desain penanggulangan dan memantau implementasi dan efektifitas.

Target dari pilar 2 Jalan yang Berkeselamatan adalah meningkatkan keselamatan kualitas perlindungan atas kualitas jaringan jalan untuk kepentingan semua pengguna jalan, terutama yang paling rentan (misalnya pejalan kaki, sepeda dan sepeda motor). Hal ini akan dicapai melalui implementasi penilaian infrastruktur jalan dan peningkatan perencanaan, desain, konstruksi dan pengoperasian jalan yang berkeselamatan.

Target dari pilar 3 Kendaraan yang Berkeselamatan adalah Perkembangan global meningkatkan teknologi keselamatan kendaraan, baik untuk keselamatan pasif maupun aktif melalui kombinasi, harmonisasi standar global yang relevan, informasi konsumen dan skema insentif untuk mempercepat penyerapan teknologi baru.

Target pilar 4 Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan adalah Penegakan hukum lalu lintas jalan yang berkelanjutan dan standar – standar peraturan yang dikombinasikan dengan kesadaran masyarakat atau kegiatan pendidikan (Di sektor publik maupun sektor swasta) yang akan meningkatkan kepatuhan terhadap peraturan yang mengurangi dampak dari faktor – faktor risiko.

Target pilar 5 Penanganan Korban Pascakecelakaan adalah meningkatkan responsivitas untuk keadaan darurat dan meningkatkan kemampuan sistem kesehatan untuk memberikan perawatan darurat yang sesuai dan rehabilitasi jangka panjang.

Praktek Kerja Profesi (PKP) merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan diluar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Program kegiatan ini diadakan dalam rangka memberi kesempatan kepada para taruna dan taruni untuk memperoleh pengalaman nyata didunia kerja dan pengalaman ilmu pengetahuan lainnya, dan diharapkan setelah lulus taruna dapat terjun langsung ke dunia kerja. Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang disesuaikan dengan dunia kerja nyata.

Kota Bandung merupakan salah satu lokasi Praktek Kerja Profesi (PKP) yang dipilih oleh taruna dan taruni DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan. Kota Bandung adalah ibukota Provinsi Jawa Barat di Indonesia dengan luas wilayah sekitar 168 km<sup>2</sup>, mewakili 0,45% dari total wilayah di Jawa Barat yang tersusun dari 30 kecamatan dan 151 kelurahan. Bandung sebagai kota terpadat peringkat ke-3 di Indonesia dengan populasi mencapai 2,5 juta penduduk, berlokasi di 768 mdpl (2.520 kaki) dan sekitar 140 km tenggara Jakarta, ibukota Indonesia. Kota ini terletak di lembah sungai yang dikelilingi oleh gunung-gunung vulkanik dengan iklim tropis dan suhu sekitar 24<sup>0</sup>C (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2017).

Peningkatan populasi di Kota Bandung berakibat pada peningkatan aktivitas dan kebutuhan mobilitas yang tinggi. Oleh karena itu, tidaklah mengherankan apabila pertumbuhan penggunaan kendaraan bermotor terus meningkat. Pada tahun 2010, jumlah kendaraan bermotor rata-rata meningkat 11% per tahun; dengan jumlah sepeda motor sebesar 69% dari seluruh kendaraan yang terdaftar. Ledakan jumlah kendaraan bermotor itu menjadi pemicu berbagai masalah transportasi karena penambahan ruas jalan (1,29% per tahun) tidak sebanding dengan penambahan jumlah kendaraan bermotor (9,34% per tahun). Tingginya jumlah kendaraan

bermotor ini menjadi salah satu faktor penyebab terhadap kecelakaan lalu lintas (Dinas Perhubungan Kota Bandung, 2017).

Bandung merupakan kota termacet di Indonesia. Dari 278 kota di 45 negara, Bandung menduduki peringkat ke-14 dengan jumlah penduduk lebih dari 5 juta jiwa. Penduduk Kota Bandung mencapai 2,5 juta penduduk. Dalam laporan studi ADB, wilayah yang dimaksudkan adalah wilayah Bandung Raya (*greater Bandung area*) yang meliputi Kota Bandung, Kabupaten Bandung, Kabupaten Bandung Barat, dan Kota Cimahi (*Asian Development Bank, September 2019*).

Kecelakaan lalu lintas di Kota Bandung dari tahun 2015 - 2017 menurun namun korban meninggal dunia meningkat secara bertahap seiring dengan meningkatnya jumlah populasi dan jumlah kendaraan terdaftar. Hal ini menyebabkan meningkatnya tingkat fatalitas dari 3,4 per 100.000 penduduk pada tahun 2016 menjadi 6,3 pada tahun 2017; dan dari 0,5 per 10.000 kendaraan terdaftar menjadi 0,9 pada tahun 2017 (Satlantas Polrestabes Bandung dan Jasa Raharja, 2013 – 2017).

Untuk mengurangi fatalitas akibat kecelakaan yang terjadi di Kota Bandung, taruna dan taruni DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan melaksanakan Praktek Kerja Profesi (PKP) di Kota Bandung.

## **B. Tujuan**

Tujuan penyusunan Buku Kinerja Keselamatan Jalan dalam praktek kerja profesi taruna dan taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

1. Mengetahui Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan di Kota Bandung berdasarkan pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) 2011-2035.
2. Menganalisis tingkat kecelakaan serta mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Kota Bandung.
3. Memberikan rekomendasi yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan di Kota Bandung.

### **C. Manfaat**

Pelaksanaan Praktek Kerja Profesi (PKP) menghasilkan Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan di Kota Bandung. Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan di Kota Bandung memiliki beberapa manfaat, sebagai berikut :

1. Bagi Taruna dan Taruni, kegiatan PKP ini untuk meningkatkan wawasan dan pengetahuan tentang yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah kabupaten atau kota sekaligus membentuk kepribadian taruna dan taruni serta untuk melatih pola pikir yang obyektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan.
2. Bagi Pemerintah Kota Bandung, khususnya untuk satuan kerja perangkat daerah yang mempunyai bagian dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035, hasil dari buku kinerja keselamatan transportasi jalan ini dapat menjadi pertimbangan dalam pelaksanaan program keselamatan transportasi jalan di Kota Bandung.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) ini dapat menjadi salah satu tolok ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV MKTJ dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kota Bandung tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja.

### **D. Ruang Lingkup**

Pelaksanaan Praktek Kerja Profesi (PKP) ini merupakan kegiatan dengan cakupan yang luas, maka dari itu dalam penyusunan buku kinerja keselamatan ini ditetapkan ruang lingkup sebagai berikut :

1. Kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) dilaksanakan di Kota Bandung
2. Dalam penyusunan Buku Kinerja Keselamatan di Kota Bandung dibatasi Pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) yaitu:
  1. Manajemen keselamatan jalan;
  2. Jalan yang berkeselamatan;
  3. Kendaraan yang berkeselamatan;
  4. Perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan; dan
  5. Penanganan korban pasca kecelakaan.

## **E. Sistematika Penulisan**

Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan Kota Bandung disusun dengan sistematika sebagai berikut :

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, dan sistematika penulisan laporan.

### **BAB II : GAMBARAN UMUM**

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi pelaksanaan praktek kerja profesi (PKP), metode pelaksanaan, pengumpulan data, jadwal kegiatan praktek kerja profesi (PKP).

### **BAB III : KINERJA PENYELENGGARAAN RUNK**

Pada bab ini menjelaskan tentang penyelenggaraan program dan kegiatan dalam lima pilar RUNK Jalan yang meliputi manajemen keselamatan transportasi jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, penanganan korban paska kecelakaan dan pembahasan.

### **BAB IV : ANALISIS KESELAMATAN JALAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang indeks fatalitas, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi daerah rawan kecelakaan, perangkaan daerah rawan kecelakaan.

### **BAB V : PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang usulan penanganan daerah rawan kecelakaan untuk setiap lokasi daerah rawan kecelakaan.

### **BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang telah dilakukan.

### **DAFTAR PUSTAKA**

### **LAMPIRAN**