

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan suatu proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu sistem transportasi tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Pergerakan atau perpindahan barang atau manusia terjadi akibat adanya perbedaan tingkat utilitas, baik itu berupa nilai tempat (*place utility*) maupun nilai waktu (*time utility*). Transportasi merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan Negara yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa. Siregar (1995) menjelaskan bahwa transportasi merupakan suatu pelayanan yang dirancang untuk melayani masyarakat dengan menghubungkan lokasi-lokasi yang banyak dan tak menentu jumlahnya, dimana aktivitas-aktivitas itu berada. Dengan demikian, lokasi-lokasi tersebut bukan merupakan suatu yang berdiri sendiri, namun merupakan bagian dari sosial ekonomi yang mengarah pada suatu daerah, wilayah dan atau suatu bangsa.(Goleman et al., 2019).

Berdasarkan UU no 22 Tahun 2009, Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan/atau lingkungan. Selanjutnya, Kecelakaan merupakan suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka sangka dan tidak sengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang dapat mengakibatkan korban jiwa dan harta benda. (Hobbs, 1995) dalam (Yani, 1996) Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan trauma, cedera, ataupun kecacatan, tetapi juga

dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisir dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

Berdasarkan data dari WHO tahun 2018, Indonesia merupakan negara dengan kecelakaan tertinggi ketiga di dunia. Data tersebut tentu sangat mengkhawatirkan. Mengingat, pengguna jalan di Indonesia jumlahnya sangat besar. Selain itu, jarak yang rapat antara satu kendaraan dengan kendaraan lain, bisa membawa korban lebih banyak. Sebab, ketika kendaraan lain jatuh, kendaraan di belakangnya mungkin tak punya cukup waktu untuk menghindar. Jumlah kendaraan di Indonesia sendiri semakin tahun semakin banyak, tetapi tercatat Badan Pusat Statistika pada tahun 2018 jumlah total kendaraan sebesar 146.858.759 dan pada tahun 2019 mengalami penurunan dengan jumlah total kendaraan sebesar 133.617.012.

Tingkat kecelakaan menurut pedoman penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas dari departemen permukiman dan prasarana wilayah adalah angka kecelakaan lalu lintas yang di bandingkan dengan volume lalu lintas dan panjang ruas jalan. Ruas jalan yang memiliki tingkat di atas ambang batas disebut *out of control* dengan kata lain adalah ruas jalan yang memiliki resiko terjadinya kecelakaan yang besar, sehingga harus diperhatikan dan memerlukan perbaikan.

Suatu lokasi rawan kecelakaan dapat di nyatakan sebagai lokasi rawan kecelakaan ketika memiliki angka kecelakaan yang tinggi, lokasi kejadian kecelakaan relatif di tempat yang sama, lokasi kecelakaan berupa persimpangan maupun segmen ruas jalan, kecelakaan yang terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relative sama dan memiliki penyebab kecelakaan dengan faktor yang spesifik. Oleh karena itu harus ada penanganan lokasi rawan kecelakaan dengan 2 prinsip yaitu melakukan pencegahan dengan memperbaiki desain geometrik jalan dan pengurangan kecelakaan yang berorientasi kepada penanganan yang bersifat eksisting.

Dalam rangka mengendalikan dan mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global, Majelis Umum PBB mendeklarasikan *Decade of Action (DoA) for Road safety 2011-2020*. Pendeklarasian tersebut sejalan 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 untuk jangka waktu 25 tahun, yaitu mulai 2011 sampai dengan tahun 2035. Kemudian untuk mendukung kesuksesan kegiatan atau program-program dan penguatan koordinasi antar pemangku kepentingan di bidang keselamatan jalan, pemerintah mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan dan untuk melaksanakan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maka perlu adanya penetapan Peraturan Pemerintah tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Ketentuan mengenai Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Penilaian kinerja keselamatan jalan yang berdasarkan RUNK, dilaksanakan diseluruh kabupaten/kota di Indonesia, salah satunya dilaksanakan di Kabupaten Tulungagung. Kabupaten Tulungagung adalah wilayah otonom dengan status Kabupaten di bawah Provinsi Jawa Timur, Indonesia, dengan penduduk 1.089.775 jiwa (2020) dan kepadatan 1.032 jiwa per km². Kabupaten dengan luas 1.055,65 Km², ini berbatasan dengan Kabupaten Kediri di sebelah utara, Samudera Hindia di sebelah selatan, Kabupaten Trenggalek di sebelah barat dan Kabupaten Blitar di sebelah timur. Kabupaten Tulungagung terletak pada arah barat daya dari Kota Surabaya yang berjarak 154 km yang merupakan Ibu Kota Jawa Timur.

Kabupaten Tulungagung merupakan salah satu kabupaten di Jawa Timur, yang menjadi alternatif tempat wisata karena terdapat 23 pantai, wisata alam sebanyak 24 dan wisata purbakala sebanyak 60. Selain itu juga, Wilayah selatan Kabupaten Tulungagung memiliki kondisi topografi yang

didominasi oleh struktur batuan yang beraneka ragam. Hal ini membuat daerah tersebut sebagai kawasan industri marmer. Transportasi di wilayah selatan Kabupaten Tulungagung khususnya kawasan industri marmer dalam masalah pengangkutan sangat lemah. Hal ini dikarenakan banyaknya angkutan umum yang berhenti di sepanjang jalan pada titik keramaian sehingga memerlukan evaluasi jaringan trayek angkutan umumnya (Susilowati et al., 2011). Dengan banyaknya aktifitas dan permasalahan tersebut, menandakan bahwa transportasi di Tulungagung sangatlah kompleks.

Kompleksitas kondisi lalu lintas di Kabupaten Tulungagung dapat disebabkan juga karena banyaknya jumlah kendaraan pribadi sepeda motor, hal ini berdasarkan data dari samsat Kabupaten Tulungagung. Untuk sepeda motor mengalami kenaikan dari tahun 2016 sebesar 551.657, tahun 2017 sebesar 579.390, tahun 2018 sebesar 598.718 dan 2019 sebesar 643.113, dan mengalami penurunan pada tahun 2020 sebesar 612.455 . Banyaknya jumlah kendaraan sepeda motor ini menyebabkan kecelakaan. Pada tahun 2020 terdapat 5 daerah dengan tingkat kecelakaan tertinggi yang pertama Kota Sidoarjo dengan jumlah laka 1.751, kedua Kota Kediri dengan jumlah laka 1.001, ketiga Kota Jember dengan jumlah laka 952, keempat Kota Jombang dengan jumlah laka 945, dan kelima Kabupaten Tulungagung dengan jumlah laka 906 (Polres Kabupaten Tulungagung). Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Kabupaten Tulungagung jumlah kecelakaan tertinggi adalah pada tahun 2019 yaitu sebanyak 1166 kejadian. Pada tahun 2020 jumlah kecelakaan sebanyak 906 kejadian. Pada tahun 2016 jumlah kecelakaan yaitu sebanyak 868 kejadian. Pada tahun 2017 jumlah kecelakaan meningkat yaitu sebanyak 885 kejadian. Dan tahun 2018 mengalami penurunan dengan jumlah kecelakaan sebanyak 782 kejadian. Dalam kurun waktu 5 tahun (2016-2020) sebanyak 4607 kejadian kecelakaan terjadi di Kabupaten Tulungagung.

Maka dari itu Tim Praktek Kerja Profesi Kabupaten Tulungagung akan melakukan pengkajian dan analisis terhadap permasalahan yang ada terutama yang bersangkutan dengan keselamatan transportasi jalan yang

terangkum dalam "LAPORAN PRAKTEK KERJA PROFESI II DI DINAS PERHUBUNGAN KABUPATEN TULUNGAGUNG".

I.2 Tujuan

Tujuan dari kegiatan Praktek Kerja Profesi taruna Diploma IV MKTJ antara lain untuk:

1. Memperoleh informasi tentang penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Tulungagung terkait dengan 5 Pilar RUNK.
2. Melakukan identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Tulungagung.
3. Memberikan usulan penanganan terhadap daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Tulungagung berdasarkan referensi.

I.3 Manfaat

Hasil dari kegiatan Praktek Kerja Profesi taruna program studi Diploma IV MKTJ ini adalah sebuah Laporan Praktek Kerja Profesi II Di Dinas Kabupaten Tulungagung yang memiliki manfaat antara lain:

1. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan PKP ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik lagi, khususnya untuk program studi Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Tulungagung menyangkut lulusan taruna PKTJ untuk bekerja sama di Kabupaten Tulungagung.
2. Bagi Pemerintah Kabupaten Tulungagung, khususnya Satuan Kerja Perangkat Daerah yang mempunyai bagian di dalam penyelenggaraan RUNK Jalan, hasil kegiatan ini dapat menjadi bahan masukkan dalam penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalandan sebagai pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas dan upaya pencegahan atau

penanganan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Tulungagung.

3. Bagi taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan PKP ini berguna untuk:
 - a. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja
 - b. Menjalin kerja sama dengan berbagai instansi/lembaga dalam rangka meningkatkan *graduate employability*
 - c. Menerapkan dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh taruna
 - d. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna sebagai kader pembangunan dengan wawasan berpikir yang luas dan melatih pola pikir yang obyektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan
 - e. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah Kabupaten/kota

I.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang ditinjau dalam kegiatan PKP di Kabupaten Tulungagung ini antara lain meliputi :

1. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan didasarkan pada program dan kegiatan di dalam lima pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan.
2. Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas meliputi:
 - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan populasi penduduk, populasi kendaraan total panjang jalan, indeks keparahan per 100.000 penduduk, indeks keparahan per 10.000 kendaraan dan indeks keparahan per jumlah kematian kecelakaan

- b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, penyebab kecelakaan, kendaraan yang terlibat, usia yang terlibat, profesi yang terlibat, waktu kejadian kecelakaan, jenis kelamin, kecelakaan berdasarkan status jalan dan fungsi jalan serta berdasarkan kerugian material
- c. Analisis hubungan jumlah kerugian material berdasarkan status jalan, kondisi korban berdasarkan status jalan, tipe kecelakaan berdasarkan status jalan

I.5 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan yang digunakan adalah sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup dan sistematika penulisan yang mencakup penjelasan singkat mengenai struktur dari seluruh bab dalam laporan ini.

BAB II: GAMBARAN UMUM

Bab ini menjelaskan lokasi pelaksanaan praktik ,metode pelaksanaan dan pengumpulan data.

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 pasca kecelakaan dan pembahasan

BAB IV: ANALISIS KESELAMATAN JALAN

Pada bab ini menjelaskan tentang Indeks fatalitas, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi daerah rawan kecelakaan / daerah potensi kecelakaan dan perangkingan daerah rawan kecelakaan / daerah potensi kecelakaan.

BAB V: PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi-lokasi ruas jalan yang merupakan daerah rawan kecelakaan

BAB VI: KESIMPULAN DAN SARAN

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