

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang**

Keselamatan merupakan hal yang sangat penting dalam segala aspek, termasuk keselamatan transportasi. Menurut Undang - Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Di Indonesia saat ini, masalah keselamatan transportasi jalan sudah berada pada taraf mengkhawatirkan. Belum nampak ada langkah-langkah nyata dan terukur dalam mengatasi masalah ini. Keselamatan jalan menjadi salah satu langkah strategis global karena setiap tahunnya kecelakaan lalu lintas banyak terjadi dan menimbulkan kerugian, baik korban jiwa maupun kerugian material.

*World Health Organization (WHO)* telah mempublikasikan bahwa setiap tahun telah tercatat 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di dunia. Artinya, setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa di jalanan di seluruh dunia. Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia (2017), terdapat sekitar 98.419 kali kejadian kecelakaan lalu lintas. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas masih didominasi oleh faktor manusia dan faktor kendaraan.

*Decade of Action (DoA) for Road Safety 2011-2020* yang diluncurkan oleh Majelis Umum Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) mengindikasikan bahwa pola pengelolaan risiko kecelakaan lalu lintas perlu diperbaiki secara berkelanjutan baik di tingkat nasional, regional maupun global. Di tingkat nasional, Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 merupakan penjabaran dari upaya strategis pencapaian target visi dan misi pengelolaan risiko kecelakaan. Baik DoA maupun RUNK disusun berdasarkan 5 pilar keselamatan yaitu manajemen keselamatan jalan (road safety management), jalan yang

berkeselamatan (*safer road*), kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicle*), perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer road user*) dan penanganan korban pasca kecelakaan yang berkeselamatan (*safer post crash management*). dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 3,93. Pada rentang tahun 2011 – 2015 sasaran penurunan sebesar 20% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 3,14. Pada rentang tahun 2016 – 2020 ditetapkan sasaran 50% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 1,96. Tahun 2021 – 2025 ditetapkan sasaran 65% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan 1,37. Sedangkan untuk 2026 – 2030 dengan sasaran 75% indeks fatalitas 0,98 dan tahun 2031 – 2035 dengan sasaran 80% indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 0,79. Pada RUNK tidak hanya mengatur penurunan kecelakaan per 10.000 kendaraan namun juga per 100.000 jumlah penduduk dalam setiap tahunnya. RUNK menggunakan indikator angka kematian per 100.000 populasi penduduk dan *Case Fatality Rate (CFR)* sebagai alat untuk mengukur kinerja keselamatan RUNK. Pada Buku Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 – 2035 dijelaskan bahwa pada tahun 2010 angka kematian per 100.000 populasi sebesar 13,15 dan ditargetkan tahun 2020 dan 2035 mengalami penurunan sebesar 50% (6,75) dan 80% (2,63). Nilai CFR tahun 2010 sebesar 50,70% dan ditargetkan tahun 2020 dan 2035 menjadi 25,35% (penurunan 50%) dan 10,14% (penurunan 80%).

Selain itu, agar sejalan dengan program DoA maka 10 tahun pertama masa implementasi RUNK ditetapkan sebagai Dekade Aksi Keselamatan Jalan (DAKJ) Republik Indonesia 2011-2020. Filosofi yang digunakan dalam DoA maupun RUNK adalah zero fatality, yaitu meminimalkan jumlah korban meninggal dunia (Anon 2011). Filosofi ini sesuai dengan model pendekatan pengelolaan risiko berbasis *safe system approach/SSA* (Underwood and Waterson 2013). Dalam arahan penjabaran RUNK, strategi pengelolaan risiko kecelakaan difokuskan pada aspek efisiensi melalui penancangan kegiatan-kegiatan yang bersifat preventif, semisal Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) dan Manajemen Kecepatan. Selain itu, karena pengelolaan risiko

kecelakaan bersifat lintas sektoral, maka secara kelembagaan, setiap Pemerintah Daerah dituntut untuk membentuk Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Forum LLAJ). Forum ini merupakan wadah utama implementasi berbagai strategi, program dan kegiatan RUNK.

Praktek Kerja Profesi (PKP) merupakan salah satu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan Taruna maupun Taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan guna untuk memenuhi point atau target yang telah ditetapkan seperti mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan, analisis keselamatan jalan dan menganalisis daerah rawan kecelakaan yang kemudian di susun menjadi laporan umum berupa Buku Kinerja Keselamatan dan akan dipresentasikan pada akhir kegiatan dengan instansi terkait.

Kabupaten Badung merupakan salah satu daerah di Provinsi Bali yang wilayahnya mempunyai sistem manajemen transportasi yang baik. Kabupaten Badung merupakan kabupaten yang terus berkembang ditandai dengan pembangunan sarana dan prasarana transportasi di berbagai wilayah yang termasuk Kabupaten Badung. Setiap pembangunan pasti terdapat suatu permasalahan khususnya dibidang transportasi yang harus segera diatasi. Maka dari itu, Kabupaten Badung menjadi salah satu pilihan lokasi Praktek Kerja Profesi (PKP) 2019 oleh Taruna dan Taruni Politkenik Keselamatan Transportasi Jalan program studi DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan Angkatan VI dimana wilayah studinya memiliki data yang cukup kooperatif untuk menjadi bahan analisis.

Kemudian, hasil penelitian dalam pelaksanaan Praktek Kerja Profesi (PKP) ini menggambarkan kondisi lalu lintas yang ditinjau dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan sebuah pedoman bagi Kabupaten Badung. Hasil penelitian ini dapat juga menjadi salah satu indikator perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan, serta rekomendasi untuk penanganan.

## **B. Tujuan**

Tujuan penyusunan buku kinerja keselamatan transportasi jalan dalam Praktek Kerja Profesi Taruna/Taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

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

## **C. Manfaat**

Kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) yang dilaksanakan oleh Taruna/Taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan program studi DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan akan menghasilkan sebuah Buku Kinerja Keselamatan jalan yang mempunyai manfaat, yaitu :

1. Bagi taruna, kegiatan PKP ini berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah kabupaten atau kota.
2. Bagi Pemerintah Kabupaten Badung, 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 jalan serta sebagai bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan PKP ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi DIV

MKTJ dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kabupaten Badung tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja.

#### **D. Ruang Lingkup**

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

1. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan didasarkan pada program dan kegiatan di dalam 5 (lima) pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).
2. Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi:
  - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan populasi penduduk, populasi kendaraan, total panjang jalan, dan indeks keparahan.
  - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, usia, jenis kelamin, pekerjaan dan pendidikan, waktu kejadian kecelakaan serta lokasi kejadian berdasarkan status jalan.
  - c. Identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan menggunakan berbagai metode disesuaikan dengan ketersediaan data disertai dengan pemetaannya.
  - d. Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan berdasarkan tingkat risikonya.
3. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro di 3 (tiga) lokasi atau daerah dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan. Adapun tahapannya antara lain:
  - a. Analisis kondisi lalu lintas
  - b. Analisis perilaku pengemudi

- c. Analisis perilaku pejalan kaki
- d. Analisis konflik lalu lintas
- e. Inspeksi keselamatan jalan
- f. Usulan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan

## **E. Sistematika Penulisan Laporan**

Buku kinerja Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Badung ditulis dengan sistematika sebagai berikut:

### **BAB I : PENDAHULUAN**

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

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

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi pelaksanaan praktik, metode pelaksanaan, pengumpulan data, jadwal kegiatan praktik.

### **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 tingkat kecelakaan, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi daerah rawan kecelakaan, dan perangkaan daerah rawan 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.