

BAB I PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin (Nasution 1996 : 50). Transportasi merupakan sebuah kegiatan utama yang dilakukan oleh manusia untuk melakukan aktivitas sehari-hari. Transportasi terbagi menjadi 4 (empat) moda yaitu darat, laut, udara, dan rel. Semakin meningkatnya angka pertumbuhan penduduk Keselamatan menjadi salah satu prinsip dasar dalam penyelenggaraan transportasi.

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 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. 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 (Hobbs, 1995).

Kebutuhan transportasi semakin meningkat seiring dengan bertambahnya jumlah penduduk dan beragamnya aktivitas penduduk. Semakin banyaknya jumlah penduduk menyebabkan kebutuhan barang dan jasa yang semakin beragam. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diungkapkan oleh Somantri (2014, hlm. 2) "seiring dengan peningkatan jumlah penduduk dan semakin kompleksnya kegiatan penduduk di perkotaan maka kebutuhan sarana transportasi semakin meningkat. Hal ini ditunjukkan dari semakin banyaknya kendaraan yang beroperasi di jalan, baik kendaraan pribadi maupun umum."

Menurut PP 37 Tahun 2017, 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. Keselamatan lalu lintas merupakan salah satu hal yang sedang berusaha ditingkatkan terutama di Indonesia. 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. Namun sampai dengan saat ini belum diketahui bagaimana penyelenggaraan kegiatan atau program-program tersebut di wilayah kabupaten/kota di Indonesia beserta penilaiannya. Maka pemerintah membagi tugas, fungsi dan kewenangan masing – masing Pilar Keselamatan, yaitu :

Pilar I Manajemen Keselamatan Jalan, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antarpemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategis keselamatan jalan pada level nasional, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas).

Pilar II Jalan Yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan

perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi, dan operasional jalan, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).

Pilar III Kendaraan Yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Perhubungan.

Pilar IV Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan mengembangkan program yang komprehensif berupa peningkatan penegakan hukum dan pendidikan, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kepolisian Republik Indonesia.

Pilar V Penanganan Korban Pasca Kecelakaan, bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Kesehatan.

Penilaian kinerja keselamatan jalan yang berdasarkan RUNK, dilaksanakan diseluruh kabupaten/kota di Indonesia, salah satunya dilaksanakan di Kota Surakarta. Kota Surakarta merupakan salah satu kota di Jawa Tengah, yang menjadi salah satu alternatif tempat wisata di Jawa Tengah. Selain itu juga, Kota Surakarta menjadi salah satu kota dengan kegiatan yang menarik banyak pengunjung dari daerah sekitar. Dengan demikian aktifitas transportasi pariwisata maupun transportasi logistik di Kota Surakarta sangat ramai, sehingga muncul permasalahan transportasi di kota tersebut.

Kota Surakarta adalah wilayah otonom dengan status Kota di bawah Provinsi Jawa Tengah, Indonesia, dengan penduduk 517.887 jiwa (2019) dan kepadatan 11,771/km². Kota dengan luas 44 km², ini berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Boyolali di sebelah utara, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo di sebelah timur dan barat, dan Kabupaten Sukoharjo di sebelah selatan. Kota ini juga

merupakan kota terbesar ketiga di pulau Jawa bagian selatan setelah Bandung dan Malang menurut jumlah penduduk. Kota Surakarta merupakan kota yang menjadi sentral di daerah Surakartaraya. Oleh karena itu, Kota Surakarta mengalami perkembangan dari berbagai sektor sehingga upaya dalam meningkatkan kualitas suatu wilayah terus menerus dilakukan. Beberapa ruas jalan di Kota Surakarta mengalami perkembangan yang pesat diberbagai sektor terutama pemukiman, perdagangan dan jasa komersial. Namun semakin berkembang, permasalahan di jalan juga semakin meningkat. Pada tahun 2019 Kota Surakarta menjadi tujuan utama para pemudik saat lebaran. Hal itu menimbulkan beberapa permasalahan lalu lintas di wilayah kota Surakarta seperti kecelakaan, kemacetan dan pelanggaran. Pihak Dinas perhubungan sudah menerapkan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas serta tol transJawa wilayah Surakarta sudah dibuka, namun itu belum cukup membantu mengurangi permasalahan yang ada. Hal ini yang mendasari kelompok kami memilih Kota Surakarta menjadi lokasi studi kasus kami. Oleh karena itu, Kota Surakarta mengalami berbagai sektor sehingga upaya dalam meningkatkan kualitas suatu wilayah terus menerus dilakukan. Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Kota Surakarta jumlah kecelakaan tertinggi adalah pada tahun 2018 yaitu sebanyak 834 kejadian. Pada tahun 2016 jumlah kecelakaan menurun yaitu sebanyak 681 kejadian. Pada tahun 2017 jumlah kecelakaan menurun yaitu sebanyak 672 kejadian. Dan tahun 2015 merupakan jumlah kejadian paling sedikit 525 kejadian. Dalam kurun waktu 4 tahun (2015-2018) sebanyak 2712 kejadian kecelakaan terjadi di kota Surakarta.

Maka dari itu Tim Praktek Kerja Profesi Kota Surakarta akan melakukan pengkajian dan analisis terhadap permasalahan yang ada terutama yang bersangkutan dengan keselamatan transportasi jalan yang terangkum dalam "BUKU KESELAMATAN TRANSPORTASI JALAN DI KOTA SURAKARTA".

B. 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 Kota Surakarta terkait dengan 5 Pilar RUNK.
2. Melakukan identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta.
3. Memberikan usulan penanganan terhadap daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta berdasarkan referensi.

C. Manfaat

Hasil dari kegiatan Praktek Kerja Profesi taruna program studi Diploma IV MKTJ ini adalah sebuah Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan di Kota Surakarta 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 Kota Surakarta menyangkut lulusan taruna PKTJ untuk bekerja sama di Kota Surakarta.
2. Bagi Pemerintah Kota Surakarta, 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 Kota Surakarta;
3. Bagi taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan PKP ini berguna untuk:
 - a. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja.
 - b. Menjalين 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.

D. Ruang Lingkup

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang ditinjau dalam kegiatan PKP di Kota Surakarta 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.

E. 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.