

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I.1 Latar Belakang**

Seiring bertambahnya jumlah penduduk disetiap tahunnya,kebutuhan transportasi juga mengalami peningkatan, secara tidak langsung akan memperbesar resiko permasalahan (Maesaroh et al., 2017). Dalam pembangunan nasional, Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat memiliki peranan penting dan strategis dalam menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan (Data Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2016, 2013).

Keselamatan berlalu lintas dapat dilihat dari jumlah kecelakaan pada suatu daerah (Fathan Rabbani, 2019). Dalam transportasi, keselamatan merupakan hal yang serius dan wajib diperhitungkan (Bolla et al., 2013). Keselamatan adalah terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan yang melibatkan kendaraan dengan pengguna jalan dan menyebabkan kerugian (Jalan, 2009). Pada tingkat nasional, Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 merupakan penjabaran dari upaya strategis pencapaian target visi dan misi pengelolaan resiko kecelakaan. Rencana Umum Nasional Keselamatan (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 pasca kecelakaan yang berkeselamatan (*saver post crash management*). RUNK menggunakan indikator angka kematian per 100.000 populasi penduduk dan *Analytic Network Process (ANP)* sebagai sistem pendukung keputusan pada pengukuran kinerja keselamatan penyelenggaraan RUNK.

Dalam arahan penjabaran RUNK, strategi pengelolaan resiko kecelakaan difokuskan pada aspek efisiensi melalui penancangan kegiatan-

kegiatan yang bersifat preventif, seperti Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) dan manajemen kecepatan. Selain itu, karena pengelolaan resiko 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 (Badung, 2019).

Surabaya merupakan ibukota provinsi Jawa Timur dan disebut juga dengan kota metropolitan kedua. Pusat kegiatan perekonomian, sosial dan budaya di Jawa Timur berada di Kota Surabaya. Sebagian besar penduduk Surabaya juga bergerak dibidang jasa, industri dan perdagangan. Hal ini menyebabkan tingginya aktivitas di Kota Surabaya dan menjadi faktor tumbuhnya fasilitas sarana dan prasarana transportasi guna menunjang dalam memenuhi kebutuhan, bila tidak diimbangi dengan prasarana yang memadai akan menyebabkan terjadinya kecelakaan. Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, 1998 menyebutkan bahwa "faktor penyebab terjadinya kecelakaan adalah berasal dari faktor pengemudi, kendaraan, kondisi eksisting ruas jalan dan lingkungan" (Fauziah, 2017). Setiap aktivitas yang terjadi di Kota Surabaya dan kompleksnya jenis kegiatan menjadi salah satu pilihan lokasi Praktek Kerja Profesi (PKP) 2021 oleh Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan program studi DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan Angkatan VII, dimana wilayah studinya memiliki data yang kooperatif untuk menjadi bahan analisis. Dalam pelaksanaan Praktek Kerja Profesi, taruna dapat mengimplementasikan disiplin ilmu manajemen di bidang keselamatan transportasi jalan untuk memenuhi poin atau target yang telah ditetapkan seperti mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan serta memberikan rekomendasi penanganan terjadi lokasi rawan kecelakaan guna mengurangi frekuensi terjadi kecelakaan dan tingkat fatalitas di wilayah yang menjadi lokasi praktek yaitu Kota Surabaya.

## **I.2 Tujuan**

Tujuan penyusunan laporan umum dalam Praktek Kerja Profesi Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah :

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

### **I.3 Manfaat**

Kegiatan Praktek Kerja Profesi (PKP) yang dilaksanakan oleh Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan program studi DIV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan akan menghasilkan Laporan Umum Praktek Kerja Profesi yang mempunyai manfaat, yaitu :

1. Bagi taruna, kegiatan PKP ini dapat melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah kota.
2. Bagi Pemerintah Kota Surabaya, khususnya satuan kerja yang mempunyai bagian di dalam penyelenggaraan RUNK Jalan, hasil kegiatan ini dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan program 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 dalam meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi DIV MKTJ dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kota Surabaya tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja.

#### **I.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan PKP di Kota Surabaya 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 fatalitas.
  - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, tingkat fatalitas korban, 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 yang disesuaikan dengan ketersediaan data disertai pemetaannya.
  - d. Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan berdasarkan tingkat resikonya.
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 keselamatann jalan
  - f. Usulan penanganan daerah rawan kecelakaan

## **I.5 Sistematika Penulisan Laporan**

Sistematika penulisan laporan praktek kerja profesi ini disesuaikan dengan Buku Pedoman Praktek Kerja Profesi (PKP) Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal tahun 2020. Laporan ini terdiri dari 3 bagian yaitu, bagian awal, bagian utama dan bagian akhir dengan uraian sebagai berikut :

### **1. Bagian Awal**

Bagian awal mencakup halaman sampul depan, halaman judul, halaman pengesahan dari dinas, halaman persetujuan, halaman pengesahan, halaman pernyataan, kata pengantar, daftar isi, daftar tabel, daftar gambar dan daftar lampiran.

### **2. Bagian Utama**

Bagian utama merupakan bagian yang menjelaskan isi dari hasil kegiatan yang telah dilakukan selama Praktek Kerja Profesi II di DIInas Perhubungan Kota Surabaya. Adapun ha-hal yang dibahas antara lain sebagai berikut :

#### **a. BAB I : PENDAHULUAN**

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

#### **b. BAB II : GAMBARAN UMUM**

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

#### **c. 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.

d. BAB IV : ANALISIS KESELAMATAN JALAN

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

e. BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN

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