

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang 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. Di Indonesia, keselamatan lalu lintas menjadi isu penting nasional mengenai meningkatnya jumlah kecelakaan. Menurut WHO (*World Health Organization*) pada tahun 2014 Indonesia menduduki peringkat 5 dari 182 negara, dan mempunyai gelar sebagai negara paling buruk tingkat fatalitasnya dengan rata-rata 5 jiwa per jam. Dapat dilihat dari data statistik kecelakaan lalu lintas yang dari Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia pada tahun 2013 terjadi 93,578 kasus kecelakaan dengan jumlah korban meninggal dunia sebanyak 23.385 jiwa, luka-luka berat sebanyak 27.054 orang dan luka-luka ringan sebanyak 104.976 orang, dengan kerugian materil sekitar Rp. 234 miliar.

Angkutan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Sedangkan dalam peraturan yang sama dijelaskan bahwa kendaraan barang adalah kendaraan bermotor yang dirancang sebagian atau seluruhnya untuk mengangkut barang.

Pengangkutan atau pemindahan barang dengan transportasi adalah untuk dapat mencapai tempat tujuan dan menciptakan atau menaikan utilitas atau kegunaan dari barang yang diangkut. Utilitas yang dapat diciptakan oleh transportasi atau pengangkutan khususnya untuk barang yang diangkut ada dua macam yaitu utilitas tempat atau *place utility*, dan utilitas waktu atau *time utility*. Sehingga dari hal tersebut dapat dilihat bahwa angkutan barang memegang peranan penting terhadap arus barang guna memenuhi kebutuhannya sehari-hari.

Dalam perkembangannya, angkutan barang menjadi salah satu moda transportasi yang sering terjadi kecelakaan. Berdasarkan data dari *Work Health and Safety in the Road Freight Transport Industry* pada tahun 2013 sebanyak 78

% kecelakaan yang melibatkan angkutan barang terjadi di jalan umum dengan 49 % fatalitas dihasilkan dari kecelakaan tunggal dengan tipe terguling dan menabrak objek tetap. Dari data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia pada tahun 2013 kejadian kecelakaan yang melibatkans angkutan barang atau truk sebanyak 17,5 %.

Dalam kegiatan lalu lintas angkutan barang tidaklah terlepas dari adanya risiko. Risiko adalah ketidakpastian atau *uncertainly* yang mungkin melahirkan kerugian (*loss*) (Abbas Salim, 1988 dalam Harist, 2016). Risiko utama dalam seseorang melakukan perjalanan dengan jalan raya adalah kecelakaan. Risiko tersebut dapat diminimalisir dengan menerapkan Sistem Manajemen Keselamatan (SMK). Tujuan dari Sistem Manajemen Keselamatan (SMK) adalah untuk meningkatkan pengelolaan kesehatan dan keselamatan dalam suatu organisasi, sehingga menghilangkan atau mengurangi insiden cedera dan penyakit yang diderita dalam lingkungan kerja (*A Safety Management System for Small Transport Businesses*, 2009). Dalam manajemen risiko, salah satu aspek yang penting adalah manajemen rute. Pada aspek ini dilakukan identifikasi mengenai bahaya pada setiap rute angkutan yang kemudian hasil identifikasi dari bahaya tersebut diinformasikan kepada pihak terkait khususnya pengemudi. Dari adanya manajemen rute ini diharapkan pengemudi lebih mengenali risiko dalam perjalanan sehingga dapat menghindari risiko kecelakaan.

PT. Elnusa petrofin adalah anak perusahaan dari PT Elnusa Tbk. (Terdaftar perusahaan sejak 2008). PT Elnusa Tbk merupakan anak perusahaan dari PT Pertamina (Persero). PT. Elnusa petrofin menangani bisnis yang sebelumnya dilakukan oleh Divisi Patra Niaga/Fuel & Chemicals (F&C) PT Elnusa, yaitu bisnis distribusi Bahan Bakar Minyak Khusus (BBMK) yang waktu itu disebut Premix dan Super TT. Seiring dengan perkembangannya saat ini, bisnis inti dari PT Elnusa Petrofin sudah merambah ke penyediaan, penyimpanan dan niaga produk-produk yang terkait dengan Jasa Migas antara lain Ritel BBM, Jasa Pengelolaan Depot & Transportasi, Trading Produk Migas lain yang terdiri dari beberapa komoditas yang saat ini dikelola oleh Perusahaan. Salah satu wilayah kerja PT. Elnusa petrofin adalah Sumatera bagian selatan yang terpusat pada TBBM Kertapati Palembang.

Prinsip penyelenggaraan angkutan khusus ini merujuk pada keamanan dan keselamatan. Hal ini telah diatur dalam Undang-undang No. 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Selain itu juga diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1993 Pada Pasal 141 ayat (1) dikatakan bahwa perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, Surat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 69 Tahun 1993, Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK 725/AJ/302/DRJD/2004. PP 74 Tahun 2001 Tentang Pengelolaan B3 Pasal 13 ayat 1, Pengangkutan B3 wajib menggunakan sarana pengangkutan yang laik operasi serta pelaksanaannya sesuai dengan tata cara pengangkutan yang diatur dalam peraturan perundangan yang berlaku. Salah satu sasaran Departement Transportasi yaitu menjaga kepercayaan *customer* dengan mecegah terjadinya keterlambatan distribusi BBM saat akan saat akan mengantarkan ke SPBU karena terjadi kerusakan di jalan raya dengan memastikan Kondisi kendaraan selalu prima.

Pengecekan harian / *rampcheck* sangat penting di lakukan guna mengetahui secara dini apabila ada komponen-komponen kendaraan yang mengalami kerusakan agar dapat dilakukan perbaikan secepatnya dan tidak menimbulkan kerusakan yang lebih parah sehingga berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan di jalan raya. Dengan adanya *rampcheck* dapat mendukung persyaratan teknis dan laik jalan kendaraan yang akan beroperasi.

Sebagai perusahaan transportasi PT. Elnusa petrofin mengharapkan tidak ada kejadian kecelakaan yang melibatkan armada mobil tangkinya. Namun berdasarkan data dari PT. Elnusa petrofin TBBM Kertapati pada tahun 2016 hingga April 2017 terdapat 7 kejadian kecelakaan. Kecelakaan umumnya pada jalur lintas timur Sumatera (jalintim) salah satu contoh kasus terbaru adalah kasus kecelakaan yang dialami mobil Tangki B 9409 SEH

Dengan latar belakang tersebut maka sangat penting untuk dilakukan pengembangan Sistem Manajemen Keselamatan, Hasil keluaran dari Sistem Manajemen Keselamatan berupa Kartu Rute, selain itu juga diketahui bahwa PT Elnusa Petrofin belum memiliki Kartu Rute, untuk membuat kartu rute perlu

dilakukan kajian terkait dengan penilaian resiko. Oleh karena itu, dari hasil penjelasan di atas penulis melakukan penelitian dengan judul “Penilaian Resiko Rute Mobil Tangki Pertamina (Studi Kasus TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya)”.

### **1.2 Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah dijabarkan diatas, maka rumusan masalah pada penelitian ini adalah :

1. Dimanakah lokasi-lokasi yang berisiko pada rute mobil tangki Pertamina rute TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya ?
2. Bagaimana pengkategorian risiko segmen rute mobil tangki Pertamina TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya ?
3. Bagaimana rekomendasi manajemen antisipasi bahaya dan risiko kecelakaan pada rute mobil tangki Pertamina TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya ?

### **1.3 Batasan masalah**

Batasan masalah penelitian ini dibatasi pada :

1. Objek penelitian dibatasi pada jalan yang dilalui mobil tangki Pertamina TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya.
2. Potensi bahaya difokuskan pada kelayakan kendaraan, perilaku lalu lintas, dan perlengkapan jalan.

### **1.4 Tujuan penelitian**

Adapun tujuan penelitian berdasarkan latar belakang adalah :

1. Mengidentifikasi lokasi-lokasi yang berisiko pada rute mobil tangki Pertamina TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya.
2. Mengidentifikasi kategori risiko segmen rute mobil tangki Pertamina TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya.
3. Membuat usulan manajemen antisipasi bahaya dan risiko kecelakaan pada rute mobil tangki Pertamina TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 Indralaya yang dituangkan dalam kartu rute dan buku saku pengemudi.

### **1.5 Manfaat Penelitian**

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat antara lain :

1. Bagi peneliti, dapat merancang manajemen risiko dalam antisipasi bahaya rute mobil tangki Pertamina dengan menggunakan indikator yang disusun serta meningkatkan pemahaman materi manajemen risiko pada sistem manajemen keselamatan.
2. Bagi perusahaan pengelola mobil tangki Pertamina dapat bermanfaat untuk mengetahui potensi bahaya yang dapat terjadi dalam upaya peningkatan keselamatan perjalanan.
3. Bagi pemerintah, sebagai salah satu rekomendasi dalam penyusunan manajemen risiko dan peningkatan standar keselamatan pada angkutan barang.
4. Bagi lembaga Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, sebagai wujud eksistensi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan pada peningkatan keselamatan transportasi.

#### **1.6 Penelitian Terdahulu**

1. Judul Penelitian : Desain Prosedur Manajemen Risiko Kecelakaan pada PO AKAS IV di Kota Probolinggo  
Penulis : Tatas Dwi Ratnasari  
Penelitian ini bertujuan untuk membuat desain prosedur yang diusulkan kepada PO AKAS IV untuk perbaikan manajemen risiko di perusahaan tersebut. Metode pada penelitian ini menggunakan metode deskriptif dengan pendekatan kualitatif. Dari hasil analisis penelitian ini didapatkan hasil yaitu kondisi eksisting manajemen risiko di PO AKAS IV terdapat beberapa kekurangan dan desain manajemen resiko pada PO AKAS IV.
2. Judul Penelitian : Analisis Penilaian Resiko Pada Rute Angkutan Barang (Studi Kasus Jalur Pantura Bajulmati – Pelabuhan Ketapang)  
Penulis : Harits Rachmat Hidayat  
Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi lokasi lokasi yang beresiko pada rute angkutan barang, mengidentifikasi kategori resiko segmen rute angkutan barang serta membuat rekomendasi manajemen antisipasi bahaya dan resiko kecelakaan pada rute angkutan barang dari jalur pantura Bajulmati sampai Pelabuhan Ketapang.

3. Judul Penelitian : Audit Defisiensi Keselamatan Infrastruktur Jalan Nasional KM 29-KM 30 Jalur Pantura Jawa

Penulis : Agus Taufik Mulyono, Max Antameng, Ahmad Arief Teguh Budiarto

Tujuan penelitian ini adalah memaparkan hasil Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan secara kuantitatif dan kualitatif berdasarkan hasil ukur defisiensi keselamatan jalan di lapangan agar menjadi model evaluasi bagi auditor jalan untuk merekomendasi kelaikan fungsi jalan.

4. Judul Penelitian : Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional KM 78-KM 79 Jalur Pantura Batang)

Penulis : Agus Taufik Mulyono, Berlian Kushari, Hendra Edi Gunawan

Penelitian ini bertujuan memaparkan hasil Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan secara kuantitatif dan kualitatif berdasarkan hasil ukur defisiensi keselamatan di lapangan agar menjadi model evaluasi bagi auditor jalan. Hasil audit dihitung dengan indikator nilai risiko penanganan defisiensi.

Dengan demikian maka perbedaan penelitian ini dengan penelitian di atas adalah :

1. Penelitian ini menilai keselamatan rute mobil tangki Pertamina dari segi keselamatan jalan.
2. Teknik yang digunakan untuk menilai defisiensi keselamatan pada rute angkutan barang dari TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137 adalah analisis lokasi rawan kecelakaan, audit keselamatan jalan dan inventarisasi perlengkapan jalan.
3. Menggunakan hasil audit keselamatan jalan untuk memberikan rekomendasi antisipasi yang dapat dilakukan oleh pengemudi mobil tangki Pertamina dari TBBM Kertapati – SPBU 24.306.137

### **1.7 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

#### **BAB I PENDAHULUAN**

Berisi mengenai pendahuluan yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, batasan masalah, keaslian penelitian dan sistematika penulisan.

## **BAB II TINJAUAN PUSTAKA**

Bab ini berisi tentang studi literatur yang memberikan penjelasan tentang landasan teori, aspek legalitas maupun aspek pendukung lainnya untuk mendukung pelaksanaan penelitian.

## **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

Bab ini menguraikan tentang metode pelaksanaan penelitian mulai dari proses pengumpulan data, perolehan data dan lokasi penelitian serta analisis data yang dilakukan.

## **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

Bab ini berisi analisis dari hasil pengolahan data inventarisasi perlengkapan jalan, identifikasi lokasi rawan kecelakaan, hasil perhitungan pengkategorian risiko segmen angkutan barang dan manajemen risiko angkutan mobil tangki Pertamina.

## **BAB V PENUTUP**

Bab ini berisi kesimpulan hasil pembahasan yang telah dilakukan pada bab sebelumnya dan saran terhadap penelitian.