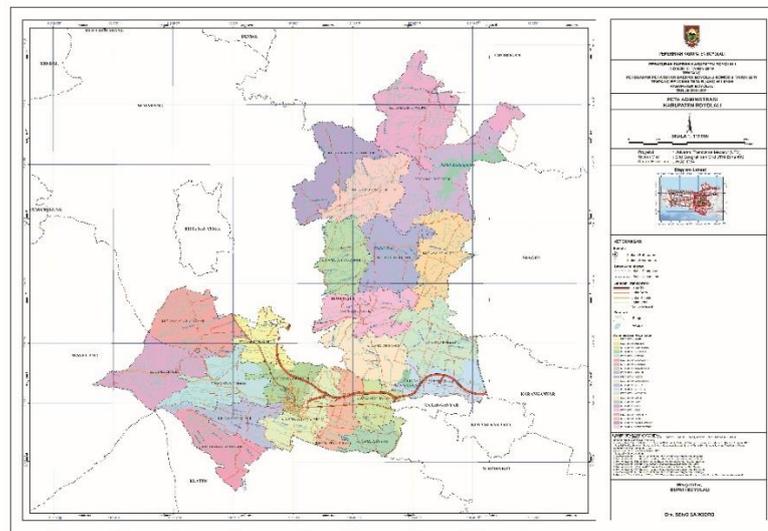


# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Kabupaten Boyolali merupakan salah satu dari 35 Kabupaten/Kota di Provinsi Jawa Tengah terletak antara 110° 22' - 110° 50' Bujur Timur dan 7°7'-7°36' Lintang Selatan, dengan ketinggian antara 75 - 1500 meter di atas permukaan laut. Kabupaten Boyolali terletak sekitar 25 km sebelah barat Kota Surakarta. Wilayah kabupaten ini berbatasan dengan Kabupaten Semarang dan Kabupaten Grobogan di bagian utara, sementara di bagian timur berbatasan dengan Kabupaten Sragen, Kabupaten Karanganyar, Kabupaten Sukoharjo, dan Kota Surakarta. Di selatan, Kabupaten Boyolali berbatasan dengan Kabupaten Klaten dan Kabupaten Sleman (Daerah Istimewa Yogyakarta), sementara di bagian barat berbatasan dengan Kabupaten Magelang dan Kabupaten Semarang. Kabupaten ini juga termasuk dalam kawasan Solo Raya.



**Gambar I.1** Peta Administrasi Lahan

Berdasarkan Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 Lalu Lintas Angkutan Jalan atau disingkat LLAJ adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Jaringan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya. Transportasi memiliki peranan

penting dalam kegiatan masyarakat Indonesia (PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA, 2009). Permintaan masyarakat terhadap transportasi seiring meningkatnya taraf hidup dan kualitas kehidupan masyarakat belum terpenuhi pelayanan yang baik sehingga mengakibatkan timbulnya masalah transportasi terutama dalam hal keselamatan. Keselamatan adalah suatu prinsip dasar penyelenggaraan transportasi untuk terciptanya lalu lintas yang aman, nyaman dan ekonomis. Penerapan sistem transportasi tanpa memperhatikan aspek keselamatan menimbulkan kejadian kecelakaan lalu lintas. Menurut Pemerintah No 37 tahun 2017 Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang selanjutnya disingkat KLLAJ adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan (*Menteriperhubungan Republik*, 2017) .

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 1 Ayat 24 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yaitu kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Menurut World Health Organization (WHO, 2000) kecelakaan adalah kejadian dimana kendaraan bermotor bertabrakan dengan benda lain dan menyebabkan kerusakan. Menurut Husni (2015), penyebab kecelakaan dapat dikelompokkan menjadi 4 (empat) faktor yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan, dan faktor lingkungan. Kecelakaan terjadi karena salah satu faktor maupun kombinasi dari beberapa faktor tersebut. Analisis faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan diperlukan guna mengurangi kejadian kecelakaan. Kecelakaan memiliki pengaruh terhadap masyarakat terutama dalam hal materi. Berdasarkan pernyataan PBB tahun 2010 salah satu permasalahan terbesar di dunia khususnya di negara berkembang adalah kecelakaan lalu lintas.

Menurut World Health Organization (WHO), kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab kematian utama di dunia dan diprediksi menjadi peringkat ke-5 pada tahun 2030 jika tidak segera diatasi. Kapolres Boyolali, AKBP Morry Ermond mengatakan untuk kejadian kecelakaan lalu lintas

pada tahun 2021 meningkat dibandingkan tahun 2020. Di tahun 2020 lalu, jumlah kejadian laka lantas di Boyolali sebanyak 393 kejadian. Di tahun 2021 meningkat menjadi 790 kejadian. Naik 397 kasus atau 101 persen dan juga tingkat fatalitas dalam kecelakaan lalu lintas pada tahun 2022 meningkat. Dari 790 kasus kejadian laka lantas tahun ini jumlah korban meninggal dunia sejumlah 73 orang, luka berat (LB) 12 orang dan luka ringan (LR) 1.055 orang. Korban meninggal dunia tahun ini bertambah 26 orang atau naik 55,3 persen dibandingkan kejadian tahun 2020. Di tahun 2020 itu, dari 393 kejadian, korban meninggal dunia sebanyak 47 orang, luka berat satu orang dan luka ringan 500.

Majelis Umum PBB menyampaikan terkait resolusi PBB Nomor 74/299 tentang Improving Global Road Safety melalui program Declaration of Actions for Road Safety 2021-2030 pada September tahun 2020. Menanggapi resolusi Majelis Umum PBB terkait Declaration of Actions for Road Safety (DoA) Pemerintah Indonesia menyusun program untuk mengurangi fatalitas kecelakaan berupa Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) yang merupakan acuan bagi Kementerian/Lembaga, Pemerintah Daerah Provinsi, dan Pemerintah Daerah Kabupaten/Kota dalam mensinergikan penyusunan dokumen perencanaan, pelaksanaan, dan pengendalian keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan.

Dalam pelaksanaan RUNK LLAJ ini juga terdapat program nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang terdiri dari 5 (lima) pilar sebagaimana Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 yang terdiri dari sistem yang berkeselamatan, Jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan. ("PERATURAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA NOMOR I TAHUN 2022 TENTANG RENCANA UMUM NASIONAL KESELAMATAN LALU LINTAS DAN ANGKUTAN JALAN," 2022) Dalam pelaksanaan program RUNK LLAJ Pemerintah Kabupaten/Kota ikut serta dalam keberhasilan RUNK LLAJ ini.

Pemerintah menyelenggarakan manajemen keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan yang mengatur perilaku pengguna jalan, kendaraan yang digunakan, maupun sarana dan prasarana jalan supaya

mengurangi tingkat fatalitas suatu kecelakaan dan angka kecelakaan. Secara terstruktur pemerintah pusat, provinsi dan Kota mempunyai peranan penting dalam pembangunan dan pengembangan transportasi sesuai dengan kewenangannya masing-masing dalam menyusun 3 dan menetapkan sasaran, arah kebijakan pengembangan, mengendalikan dan mengawasi perwujudan sistem transportasi khususnya sistem lalu lintas dan angkutan jalan.

Magang merupakan praktik lapangan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan yang memberikan peluang kepada taruna dan taruni untuk mendapatkan pengalaman dunia kerja serta pengetahuan tambahan. Tujuannya adalah agar mereka siap terjun ke dunia kerja setelah lulus. Kabupaten Boyolali menjadi salah satu tempat magang karena memiliki sistem transportasi dan lalu lintas angkutan jalan yang kompleks. Program magang ini membantu dalam menganalisis kondisi lalu lintas dan dapat menjadi panduan bagi daerah terkait dalam perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan.

## **I.2 Tujuan**

Tujuan penyusunan Laporan Magang I Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

1. Tujuan secara umum
  - a. Menerapkan dan mengembangkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh Taruna/i selama pendidikan.
  - b. Taruna/i mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja.
  - c. Menjalani kerjasama dengan instansi untuk meningkatkan kemampuan dalam bekerja.
  - d. Meningkatkan wawasan dan membentuk kepribadian Taruna/i sebagai kader pembangunan dengan wawasan berpikir yang luas.
2. Tujuan secara khusus
  - a. Memberikan informasi mengenai gambaran umum/profil Kabupaten Boyolali
  - b. Mengetahui kinerja penyelenggara program aksi keselamatan jalan di Kabupaten Boyolali dengan berdasarkan pada Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 Tentang rencana umum nasional keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan tahun 2021-2040.

- c. Mengidentifikasi kecelakaan lalu lintas dan mencari daerah/lokasi rawan kecelakaan di Kabupaten Boyolali serta.
- d. Mengidentifikasi profil angkutan umum yang ada di Kabupaten Boyolali.
- e. Memberikan rekomendasi dan inovasi yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan di Kabupaten Boyolali.

### **I.3 Manfaat**

Dalam pelaksanaan penyusunan Laporan Magang I ada beberapa manfaat yang dapat diperoleh, di antaranya:

1. Bagi taruna

Kegiatan magang ini berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan tentang penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah Kabupaten Boyolali.

2. Bagi Pemerintah Kabupaten Boyolali

Memberikan masukan atau rekomendasi penanganan terhadap permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan kepada pihak terkait di Kabupaten Boyolali dalam pengambilan kebijakan dalam menangani permasalahan keselamatan, melakukan upaya pencegahan kecelakaan, dan mengurangi angka kecelakaan di Kabupaten Boyolali.

3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Hasil kegiatan magang ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV RSTJ dan untuk menjalin kerjasama dengan Kabupaten Boyolali tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja.

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

Penyusunan laporan magang ini memuat tentang gambaran-gambaran umum profil keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan di Kabupaten Boyolali yang dilihat pada upaya dan rencana strategi beberapa instansi terkait 5 Pilar RUNK Transportasi Jalan yang sesuai dengan tugas pokok dan fungsinya. Ruang lingkup terdiri dari:

1. Kegiatan magang berada di Dinas Perhubungan Kabupaten Boyolali.

2. Ruang lingkup pembahasan laporan magang ini adalah gambaran penilaian kinerja keselamatan berdasarkan pelaksanaan 5 (lima) pilar RUNK Transportasi jalan, yaitu:
  - a. Sistem yang berkeselamatan
  - b. Jalan yang berkeselamatan
  - c. Kendaraan yang berkeselamatan
  - d. Pengguna jalan yang berkeselamatan
  - e. Penanganan korban kecelakaan.
3. Profil keselamatan jalan yang dipilih berupa suatu kawasan Central Business District (CBD), kawasan pariwisata dan kawasan lainnya yang meliputi:
  - a. Indeks fatalitas kecelakaan yang dihitung berdasarkan panjang jalan, kendaraan yang terdaftar dan case fatality rate,
  - b. Analisis kejadian kecelakaan yang dihitung berdasarkan jumlah kecelakaan dan tingkat keparahan, penyebab kecelakaan, kendaraan yang terlibat, usia yang terlibat, dan lokasi kejadian,
  - c. Identifikasi DRK/DPK yang dihitung menggunakan metode EAN.
  - d. Setelah melakukan identifikasi DRK Kabupaten Boyolali selanjutnya akan dilakukan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas Kabupaten Boyolali yang dianalisis agar tingkat kecelakaan lalu lintas berkurang, dan peningkatan keselamatan transportasi di Kabupaten Boyolali. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan dilakukan secara bertahap, yaitu:
    1. Kondisi umum
    2. Kondisi lalu lintas
    3. Geometric jalan
    4. Kecepatan dan volume kendaraan
    5. Tingkat pelayanan ruas jalan
    6. Analisis kejadian kecelakaan
    7. Karakteristik kecelakaan
    8. Kondisi jalan dan perlengkapan jalan
    9. Konflik lalu lintas
    10. Inspeksi keselamatan jalan

## 11. Usulan penanganan

### **I.5 Waktu Dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Magang akan dilaksanakan selama selama 3 bulan yaitu dimulai dari tanggal 4 September 2023 sampai dengan 30 November 2023. Dengan lokasi magang di Dinas Perhubungan Kabupaten Boyolali.

### **I.6 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan karya tulis berupa laporan magang secara umum dari tiga bagian yaitu bagian awal, bagian utama/isi, dan bagian akhir. Sistematika Laporan Magang adalah sebagai berikut:

#### 1. Bagian Awal

Bagian awal merupakan proses awal dari penyusunan laporan magang di kabupaten boyolali yang berisi, sebagai berikut:

- a. Halaman Sampul Depan;
- b. Halaman Judul;
- c. Halaman Pengesahan dari Industri;
- d. Halaman Persetujuan;
- e. Halaman Pengesahaan;
- f. Halaman Pernyataan;
- g. Kata Pengantar;
- h. Daftar Isi;
- i. Daftar Tabel;
- j. Daftar Gambar; dan
- k. Daftar Lampiran.

#### 2. Bagian Utama/Isi

Bagian ini merupakan bagian yang menjelaskan isi dari hasil kegiatan yang dilakukan selama magang tahun 2023 di kabupaten boyolali. Adapun hal-hal yang dimuat di bagian utama atau isi antara lain sebagai berikut:

- BAB I Pendahuluan

- a. Latar Belakang

Menguraikan tentang hal-hal apa saja yang menjadi alasan atau yang melatarbelakangi dilaksanakannya Magang dan penyusunan Laporan Magang.

- b. Ruang Lingkup

Uraian secara ringkas dan jelas ruang lingkup atau batasan dari kegiatan yang dilakukan di industri pelaksanaan Magang.

- c. Tujuan  
Menyebutkan apa saja tujuan yang ingin dicapai dari kegiatan Magang maupun penyusunan Laporan Magang.
  - d. Manfaat  
Menyebutkan apa saja manfaat yang dapat diperoleh melalui kegiatan Magang maupun penyusunan Laporan Magang, baik bagi taruna, institusi tempat Magang maupun bagi pengembangan program studi.
  - e. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang  
Menguraikan dan menjelaskan tentang waktu dan tempat pelaksanaan magang, bagaimana pembagian kelompok kerja, bagaimana pembagian jadwal kerja masing-masing anggota.
  - f. Sistematika Penulisan  
Menguraikan dan menjelaskan tentang bagaimana sistematika penulisan Laporan Hasil Magang.
- BAB II Gambaran Umum/Profil (Perusahaan/Instansi) sesuai dengan nama tempat Magang 1
    - a. Profil lokasi Magang;
    - b. Menjelaskan Sejarah dan perkembangan lokasi Magang (instansi/perusahaan), visi, misi, strategi, kebijakan dan sasaran instansi, bidang usaha;
    - c. Struktur Organisasi (instansi Magang);
    - d. Susunan atau Bagan Organisasi, Personal yang menduduki jabatan tersebut dan pembagian unit-unit kerja;
    - e. Sumber Daya Manusia (SDM);
    - f. Menjelaskan jumlah SDM, kompetensi SDM, proses rekrutmen SDM dan peningkatan kompetensi SDM;
    - g. Tugas dan Fungsi; dan
    - h. Menjelaskan tentang ruang lingkup yang dijabarkan dalam tugas dan fungsi di masing-masing unit kerja.
  - BAB III Penilaian Kinerja RUNK Wilayah Kota/Kabupaten;
    - a. Sasaran Umum

- 1) Indeks Fatalitas per 100.000 penduduk;
  - 2) Indeks fatalitas per 10.000 kendaraan.
- b. Sasaran, Indikator Dan Kegiatan Masing-Masing Pilar RUNK
- Pada sub bab ini menginventaris capaian sasaran, indikator dan kegiatan dari masing-masing pilar RUNK pada Kabupaten/Kota tempat magang. Menggambarkan bagaimana proses penyelenggaraan RUNK pada Kota/kabupaten lokasi magang.
- 1) Pilar 1 – Sistem yang Berkeselamatan;
  - 2) Pilar 2 – Jalan yang Berkeselamatan;
  - 3) Pilar 3 – Kendaraan yang Berkeselamatan;
  - 4) Pilar 4 – Pengguna Jalan yang Berkeselamatan; dan
  - 5) Pilar 5 – Penanganan Korban Kecelakaan.
- c. Pengukuran Kinerja RUNK Wilayah Pengukuran sasaran, indikator dan kegiatan RUNK pada Kota/Kabupaten dapat dilakukan secara kualitatif sesuai dengan kewenangan kota/kabupaten. Skala pengukuran dapat menggunakan skala 1 (satu) sampai dengan 4 (empat), dimana:

**Tabel I.1** Skala Pengukuran RUNK

Skala	Keterangan
1	Tidak atau belum terdapat target indikator
2	Sudah terdapat target akan tetapi belum dilaksanakan
3	Tidak atau belum terdapat target akan tetapi sudah mulai
4	Sudah terdapat target indikator dan sudah dilaksanakan

- **BAB IV** Rekayasa Sistem Keselamatan Jalan Kota/Kabupaten
- Rekayasa sistem keselamatan jalan pada kota/ kabupaten dimulai dengan memetakan batasan wilayah kajian. Wilayah kajian dapat dipilih berupa suatu Kawasan contohnya kawasan Central Business District (CBD), Kawasan pariwisata dan dapat kawasan yang lainnya.
- Gambaran Umum Lokasi Studi;
  - Pembagian Zona;
  - Kinerja Jaringan Jalan dan Persimpangan;
  - Daerah Rawan Kecelakaan; dan

- Inspeksi Keselamatan Jalan.
- BAB V Profil Angkutan Umum
  1. Inventarisasi Angkutan umum
    - a. Jaringan Trayek;
    - b. Data Angkutan Umum; dan
    - c. Gambaran Perusahaan Angkutan Umum.
  2. Pelayanan Angkutan Umum

Kualitas pelayanan angkutan umum oleh Masyarakat Gambaran terkait dengan penilaian kualitas pelayanan angkutan umum dapat dilakukan berdasarkan persepsi dari masyarakat. Dapat menggunakan Metode Importance Performance Analysis (IPA). Metode Importance Performance Analysis digunakan untuk mengamati bagaimana kinerja pelayanan jasa yang diberikan operator sebagai penyedia layanan jasa dan untuk meningkatkan kualitas pelayanan jasa, perbaikan apa yang perlu dilakukan demi kepuasan pengguna jasa. Terdapat dua tahapan pengolahan data yang harus dilakukan pada metode Importance Performance Analysis yaitu analisis tingkat kesesuaian dan analisis kuadran. Tingkat kesesuaian digunakan untuk membandingkan skor tingkat kinerja pelayanan yang diberikan oleh operator sebagai penyedia layanan jasa dengan skor tingkat kepentingan bagi pengguna jasa dalam mengetahui urutan prioritas guna meningkatkan kualitas indikator kinerja yang diukur. Selain itu, untuk mengetahui skor penilaian rata-rata tingkat kinerja pelayanan jasa yang diberikan oleh operator sebagai penyedia layanan jasa dan skor tingkat kepentingan bagi pengguna jasa maka digunakan diagram kartesius dalam mengetahui indikator mana saja yang menjadi prioritas untuk ditingkatkan demi kepuasan pengguna jasa.

#### **Variabel Penelitian**

Variabel Penelitian dapat memuat:

- a. Keamanan;
- b. Keselamatan;
- c. Kenyamanan;

- d. Kesetaraan;
  - e. Keteraturan;
  - f. Waktu tempuh perjalanan;
  - g. Kecepatan perjalanan;
  - h. Load Factor;
  - i. Waktu tunggu;
  - j. Ketersediaan moda;
  - k. Ketepatan moda;
  - l. Ketepatan waktu;
  - m. Jangkauan pelayanan rute;
  - n. Kesesuaian rute;
  - o. Informasi;
  - p. Tarif;
  - q. Kemudahan pergantian rute atau moda; dan
  - r. Kemudahan mencapai halte.
- BAB VI Inovasi Di Bidang Perhubungan
 

Pada bagian ini kelompok magang dapat memberikan karya inovasi yang ditujukan guna penanganan atau peningkatan keselamatan jalan pada lokasi magang. Karya inovasi yang diberikan dapat berupa karya individu ataupun kelompok yang dituangkan logbook dan diuraikan dalam laporan akhir ini.
  - BAB VII Kesimpulan dan Saran
    - a. Simpulan
 

Simpulan merupakan kalimat singkat tentang hasil Magang 1 dan ditulis dengan poin-poin (tidak secara narasi) yang didasarkan atas keseluruhan Pengujian pada bab-bab sebelumnya.
    - b. Saran
 

Tuliskan saran - saran yang berkaitan dengan permasalahan - permasalahan yang terjadi atas dasar pengalaman di tempat Magang.

### 3. Bagian Akhir

Merupakan bagian akhir yang berisikan daftar pustaka dan lampiran.