

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Keselamatan lalu lintas jalan menjadi aspek penting dalam dunia transportasi dimana melibatkan aset keselamatan jiwa. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2015, bahwa Keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Beragam kecelakaan terjadi disebabkan oleh berbagai faktor seperti faktor manusia, kendaraan, maupun jalan (Setiawan et al., 2017). Sesuai (Instruksi Presiden RI Nomor 4, 2013) pada tahun 2011-2020 terdapat target program Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan, diantaranya adalah menurunkan tingkat kematian korban kecelakaan lalu lintas hingga 80%, dengan 7 arah pencapaian di tahun 2035 yang dihubungkan dengan 5 pilar keselamatan jalan dalam Dekade Aksi Keselamatan. Seringkali kasus keselamatan di jalan menjadi pusat perhatian dimana salah satunya ialah adanya kondisi jalan yang membentuk pertemuan antara jalan raya dengan jalur kereta api yang sering disebut dengan perlintasan sebidang.

Perlintasan sebidang merupakan perpotongan sebidang antara jalur kereta api dengan jalan raya (Riyadi et al., 2016). Perlintasan sebidang sebagai sistem transportasi nasional mempunyai karakteristik pengangkutan secara massal dan keunggulan tersendiri yang tidak dapat dipisahkan dari moda transportasi lainnya. Di samping pengaruh positif, perlintasan sebidang memiliki dampak negatif seperti kurangnya pengawasan dari petugas, banyaknya pengendara yang menerobos palang pintu, dan struktur permukaan perlintasan yang tidak sesuai standar. Permasalahan yang kerap timbul pada perlintasan sebidang yaitu kemacetan dan kecelakaan manusia (Dewi et al, 2020). Hal ini dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti rusaknya jalan pada perlintasan, infrastruktur yang tidak lengkap, geometrik jalur kereta api dan jalan raya yang tidak sesuai standar, serta kelalaian manusia. Sedangkan faktor penyebab kemacetan seperti kendaraan yang mengalami

tundaan ketika kereta api melintas sehingga dapat menimbulkan kemacetan. Berdasarkan UU Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, 2009 dalam Pasal 114, pada perlintasan sebidang antara jalur kereta api dan jalan, Pengemudi Kendaraan wajib: 1. Berhenti ketika sinyal sudah bunyi, palang pintu kereta api sudah mulai ditutup, dan/atau ada isyarat lain; 2. Mendahulukan kereta api; dan 3. Membiarkan hak utama kepada kendaraan yang lebih dahulu melintasi rel. Seringkali kondisi permukaan perlintasan jalur kereta api dan kondisi geometrik pada jalan raya mengalami kondisi yang memprihatinkan. Hal ini berdampak adanya kecelakaan di perlintasan sebidang yang merugikan berbagai pihak.

Kecelakaan yang melibatkan kendaraan baik dari kendaraan berat maupun ringan sering terjadi di perlintasan sebidang. Berdasarkan data dari Kementerian Perhubungan, tercatat sebanyak 1.142 kecelakaan kereta terjadi di perlintasan sebidang pada kurun waktu 2019 hingga 2022 (Kompas.com, 2024). Seperti kasus tabrakan kereta (KA) Sancaka dengan Trailer B 9013 TEA pengangkut bantalan rel di Ngawi, Jawa Timur dimana tabrakan terjadi karena roda kiri sumbu tengah mobil trailer tersangkut rel dan kondisi jalan di perlintasan sebidang yang tidak sesuai standar (KNKT, 2018). Selanjutnya kasus kecelakaan antara KA 144 Jayabaya jurusan Pasar Senen–Malang dengan mobil penumpang yang disebabkan oleh jalan di perlintasan, struktur kemiringan jalan, serta struktur jalan berbatu yang tidak memenuhi standar jalan berkeselamatan yang mengakibatkan delapan orang meninggal dunia (KNKT, 2019). Selanjutnya tabrakan antara mobil Daihatsu Sigr B 1778 FZI dengan KA Argo Parahyangan dengan penyebab kondisi lalu lintas yang sangat padat dan pintu perlintasan tidak menutup penuh karena terhalang mobil, serta kurangnya fasilitas perlengkapan petugas PJL untuk menghentikan kendaraan pada ruas jalan tersebut (KNKT, 2021). Berdasarkan beberapa kasus kecelakaan yang terjadi diperlukan adanya pembenahan baik dari segi kondisi infrastruktur perlintasan sebidang, perlengkapan jalan, penjagaan yang berkala, dan geometrik jalan yang sesuai pada ketentuan sehingga tercipta kondisi jalur perlintasan yang aman dan berkeselamatan.

Jalur kereta api pertama berada di Kota Semarang (Rizaldi et al., 2020). Salah satu kasus kecelakaan kereta api juga terjadi di Kota Semarang yang menjadi sorotan hingga Komite Nasional Keselamatan Transportasi

(KNKT) turun tangan mengidentifikasi kecelakaan kereta api (KA) Brantas di Jalan Madukoro, Kota Semarang. Kecelakaan kereta api ini melibatkan truk tronton yang tersangkut di perlintasan rel sehingga tidak bisa bergerak dan tabrakanpun terjadi sehingga memicu adanya kebakaran pada lokomotif (KA) Brantas, kerusakan jembatan, dan korban luka ketika kecelakaan terjadi (Kompas.com, 2023). Di samping itu, kecelakaan yang terjadi pada perlintasan sebidang dapat diakibatkan oleh kondisi prasarana yang kurang layak, geometri jalan pada perlintasan yang sudah tidak sesuai standar, serta kurangnya kesadaran pengguna jalan akan keselamatan seperti kasus kecelakaan kereta di salah satu kota besar yaitu Bogor. Kecelakaan terjadi antara Polisi yang tertemper dengan kereta ketika melintas sehingga mengakibatkan korban meninggal dunia (DetikNews, 2023). Selanjutnya terdapat perlintasan sebidang dengan desain geometrik yang memiliki kemiringan cukup berbahaya di Kota Tegal tepatnya di perlintasan JPL Tirus. Pada perlintasan tersebut terdapat insiden kecelakaan di tahun 2019 yang melibatkan mobil dengan kereta api dengan jurusan Tegal-Bahari yang disebabkan oleh pengemudi yang menerobos palang pintu dan ban mobil yang terperosok ke jalur rel karena posisi rel dengan badan jalan memiliki tingkat elevasi yang tinggi (DetikNews, 2019). selain itu, pada perlintasan Tirus di Kota Tegal memiliki sudut kemiringan yang berbahaya dan banyak warga yang mengeluhkan sering terjatuh dan selip ketika melintasi perlintasan tersebut.

Berdasarkan permasalahan tersebut peneliti tertarik untuk mengevaluasi kondisi perlintasan sebidang yang mengacu pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 36 Tahun 2011 serta Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor SK.407/AJ.401/DRDJ/2018. Atas dasar tersebut, Saya angkat menjadi penelitian tugas akhir dengan judul: "**EVALUASI PERLINTASAN SEBIDANG BERDASARKAN KELAS JALAN DALAM UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN JALAN**".

## **I.2. Rumusan Masalah**

Adapun rumusan masalah pada penelitian ini sebagai berikut.

1. Bagaimana kondisi di lapangan pada perlintasan sebidang dengan jalan?
2. Bagaimana kesesuaian antara peraturan teknis perlintasan sebidang dan jalan pada kondisi di lapangan?

3. Bagaimana rekomendasi terhadap permasalahan di perlintasan sebidang?

### **I.3. Batasan Masalah**

Adapun batasan masalah pada penelitian ini sebagai berikut.

1. Penelitian ini mengambil sampel perlintasan sebidang antara jalur rel kereta api dengan jalan.
2. Penilaian standar perlintasan sebidang dan jalan raya sesuai dengan peraturan.
3. Penelitian ini mengevaluasi perlintasan sebidang di Kota Bogor, Kota Semarang, dan Kota Tegal dan hanya memberikan rekomendasi berdasarkan permasalahan di lapangan.

### **I.4. Tujuan Penelitian**

Adapun manfaat pada penelitian ini sebagai berikut.

1. Menganalisis kondisi di lapangan pada perlintasan sebidang.
2. Menganalisis kesesuaian antara peraturan teknis pada perlintasan sebidang dengan jalan.
3. Menyusun rekomendasi terhadap permasalahan di perlintasan sebidang.

### **I.5. Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat pada penelitian ini sebagai berikut.

1. Bagi peneliti, untuk mengevaluasi kondisi perlintasan sebidang terhadap regulasi yang sudah ada.
2. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal, agar kampus PKTJ lebih dikenal masyarakat luas.
3. Bagi masyarakat, sebagai referensi untuk penelitian berikutnya mengenai keselamatan di perlintasan sebidang.

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

Penulisan proposal skripsi dengan judul "EVALUASI PERLINTASAN SEBIDANG BERDASARKAN KELAS JALAN DALAM UPAYA MENINGKATKAN KESELAMATAN JALAN" disusun dengan sistematika sebagai berikut.

#### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada bagian BAB I membahas tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

**BAB II : TINJAUAN PUSTAKA**

Pada BAB II membahas tentang landasan teori sebagai referensi, kerangka berfikir dan penelitian yang relevan.

**BAB III : METODE PENELITIAN**

Pada BAB III membahas tentang metode yang digunakan mulai dari pelaksanaan, pengumpulan dan analisis data.

**BAB IV : HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada BAB IV membahas tentang analisis dan pengolahan data yang didapat sehingga dapat menjawab dari permasalahan pada penelitian.

**BAB V : KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada BAB V membahas tentang kesimpulan dari hasil analisis terhadap hasil penelitian yang dilakukan dan penyusunan saran yang berguna untuk hasil penelitian lebih lanjut.