

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan suatu kegiatan memindahkan penumpang dan barang dari suatu tempat ke tempat lain, dimana di dalamnya terdapat unsur pergerakan (*movement*) (Putri et al., 2016). Sebuah sistem transportasi dapat dikatakan baik apabila dapat mencakup berbagai aspek yaitu dari segi aspek kelancaran, keselamatan, kapasitas yang memadai, ketertiban, kenyamanan, serta biaya yang terjangkau, sangat penting untuk mendukung perkembangan berbagai sektor dan mendorong pertumbuhan wilayah, baik perkotaan, perdesaan, daerah terisolasi, terpencil, maupun daerah perbatasan. Agar dapat terciptanya transportasi yang berkelanjutan, transportasi itu sendiri harus dapat menyediakan akses fisik ke tempat-tempat kerja, kesehatan, pendidikan, rekreasi, dan tempat-tempat lain yang berhubungan dengan kehidupan manusia (Lusiono & Suharman, 2018). Sebuah tantangan yang tidak mudah adalah mewujudkan mobilitas transportasi masyarakat yang tinggi namun efisien dalam suatu wilayah (Frazila et al., 2021).

Lalu Lintas dan Angkutan Jalan atau disingkat LLAJ tertuang dan berpedoman pada Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-undang ini mendefinisikan LLAJ sebagai 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. Keselamatan LLAJ adalah suatu situasi terhindarnya setiap orang terhadap risiko kecelakaan dalam berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai bagian dari sistem transportasi nasional harus dikembangkan potensi dan perannya untuk mewujudkan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran berlalu lintas dan Angkutan Jalan dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pengembangan wilayah.

Kecelakaan lalu lintas merupakan permasalahan serius yang tengah menjadi fokus dalam dunia transportasi, terutama di kota-kota besar di

Indonesia seperti DKI Jakarta. Tingginya kenaikan jumlah kendaraan yang beroperasi di jalan tidak seimbang dengan peningkatan kesadaran dalam keselamatan berkendara, sehingga semakin memperparah masalah transportasi (Rahmawaty et al., 2020). Dalam mengatasi permasalahan ini, diperlukan penanganan yang serius guna memastikan mobilitas dapat berjalan dengan lancar dan aman bagi masyarakat. Tingkat kedisiplinan suatu bangsa tercermin dari tinggi dan rendahnya ketaatan masyarakatnya terhadap regulasi berlalu lintas yang ada. Kurangnya kesadaran dan perhatian masyarakat terhadap aturan lalu lintas merupakan salah satu faktor yang memperburuk situasi ini. Fenomena ini tercermin dari tingginya angka pelanggaran lalu lintas, yang dapat mengakibatkan kecelakaan fatal yang mengancam nyawa manusia kapan pun dan di mana pun. Berbagai upaya telah dilakukan pemerintah dalam memberikan pembinaan tentang keselamatan jalan.

Berdasarkan data dari Polda Metro Jaya terdapat ribuan angka kecelakaan yang terjadi di Jakarta sejak Januari hingga September 2023. Dari angka kecelakaan yang ada, 443 orang dilaporkan meninggal dunia (Meishella, 2023). Dengan menyadari peran penting dari transportasi, maka perlu dilakukan penataan lalu lintas dan angkutan jalan dalam satu sistem transportasi nasional secara terpadu agar mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang serasi dengan tingkat kebutuhan lalu lintas dan pelayanan angkutan yang tertib, selamat, aman, nyaman, teratur, dan lancar.

Lokasi rawan kecelakaan adalah suatu lokasi dengan angka kecelakaan yang tinggi disertai kejadian kecelakaan berulang dalam suatu ruang dan rentang waktu yang relatif sama, yang diakibatkan oleh suatu penyebab tertentu (Tandi, 2019). Berdasarkan data lokasi rawan kecelakaan yang didapatkan di Polda Metro Jaya, pada tahun 2020 terdapat total 20 titik lokasi rawan kecelakaan di 11 Polres yang berada di bawah wilayah hukum Polda Metro Jaya (Lesmana & Yasir, 2020). Penelitian ini menggunakan data sekunder dari Ditlantas Polda Metro Jaya berupa data kecelakaan lalu lintas dari tahun 2021 hingga 2023 yang terjadi di Provinsi DKI Jakarta. Data tersebut kemudian dianalisis dengan mengelompokkan kejadian kecelakaan di satu ruas jalan yang sama untuk menentukan daerah rawan kecelakaan

(*blacklink*) perwilayah kota administrasi berdasarkan pada angka kecelakaan yang tinggi dan terjadi berulang-ulang di ruas jalan tersebut. Kemudian dianalisis dengan metode *Equivalent Accident Number* (EAN) dan Batas Kontrol Atas (BKA) untuk menentukan titik rawan kecelakaan (*blackspot*). *Equivalent Accident Number* (EAN) ialah sebuah metode pembobotan terhadap suatu kecelakaan di satu ruas untuk mengukur tingkat keparahan kecelakaan di zona/titik tertentu (Tandi, 2019). EAN merupakan metode pemeringkatan tingkat kecelakaan melalui pembobotan berdasarkan karakteristik korban kecelakaan (Maulida et al., 2020). Sedangkan Batas Kontrol Atas (BKA) memudahkan penentuan *blacklink* dan *blackspot* untuk menentukan nilai tertinggi kecelakaan dengan menggunakan rata-rata angka kecelakaan total/*Equivalent Average Number* (EAN). Penanganan terhadap tingginya angka kecelakaan di suatu *black spot* dapat dilakukan dengan melakukan pembenahan terhadap desain jalan dan bangunan pelengkap jalan untuk menurunkan angka EAN.

Ruas jalan di DKI Jakarta belum secara keseluruhan memenuhi standar desain karena keterbatasan lahan. Standar desain jalan sebagai bagian dari konsep keselamatan umumnya dipahami dalam konteks bagaimana jalan tersebut didesain, bukan bagaimana pengguna jalan menggunakan jalan. Perlu dipahami bahwa pengguna jalan dapat melakukan kesalahan dalam membaca atau menginterpretasi fitur-fitur jalan termasuk rambu dan marka yang dapat mengakibatkan kecelakaan. Identifikasi bahaya sebagai bentuk pengendalian terhadap jaringan jalan yang dinilai berbahaya pada suatu lokasi. Sederhananya, agar dapat mengenali potensi bahaya dapat melalui pengamatan langsung di lokasi yang akan diteliti (Azmi, 2023). Penelitian ini menggunakan metode 3E (Engineering, Enforcement, dan Education) sebagai upaya penanganan terhadap Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) yang ada di DKI Jakarta. Metode ini telah digunakan dalam konteks keselamatan lalu lintas dan perencanaan transportasi sejak awal 1925. Konsep ini muncul dari upaya National Safety Council untuk mengatasi tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di Amerika Serikat.

Secara kedudukan, pemerintah pusat, provinsi, dan kota memiliki peran penting dalam mengembangkan dan mengelola sistem transportasi

sesuai dengan wewenangnya masing-masing. Hal ini mencakup penetapan sasaran, arah kebijakan, pengembangan, pengendalian, dan pengawasan terhadap sistem transportasi, terutama dalam hal lalu lintas dan angkutan jalan. Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta merupakan perpanjangan tangan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta dalam mengatur dan mengelola kepentingan umum di bidang transportasi. Magang menjadi suatu bentuk kegiatan praktik lapangan yang diadakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan. Program ini memberikan kesempatan bagi mahasiswa untuk mendapatkan pengalaman nyata dalam dunia kerja dan ilmu pengetahuan lainnya. Provinsi DKI Jakarta dipilih sebagai tempat magang karena memiliki sistem transportasi dan lalu lintas angkutan jalan yang kompleks. Kondisi ketidakefisienan dalam sistem transportasi ini tercermin dalam masih ada terjadinya kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta.

Dengan adanya program magang ini diharapkan dapat memberikan solusi dalam mengatasi permasalahan kecelakaan lalu lintas di DKI Jakarta. Dengan cara memahami secara mendalam program aksi keselamatan jalan dan mempertimbangkan faktor-faktor terkait seperti kondisi topografi dan perilaku pengguna jalan, peneliti dapat memberikan usulan penanganan yang konkret untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas di Provinsi DKI Jakarta. Melalui program magang ini juga, peneliti berkesempatan menganalisis lokasi-lokasi yang berpotensi menjadi daerah rawan kecelakaan dalam rangka mengurai angka kecelakaan yang terjadi di wilayah DKI Jakarta dengan cara yang efektif.

I.2 Rumusan Masalah

Rumusan masalah dari Laporan Magang dalam pelaksanaan Magang Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

1. Bagaimana tingkat kecelakaan serta kondisi lokasi rawan kecelakaan di Provinsi DKI Jakarta?
2. Bagaimana usulan penanganan pada lokasi rawan kecelakaan untuk peningkatan keselamatan lalu lintas di ruas jalan Provinsi DKI Jakarta?

I.3 Ruang Lingkup

Ruang lingkup kegiatan penelitian magang di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta ini antara lain meliputi:

Profil keselamatan jalan mencakup beberapa aspek, yaitu:

1. Indeks fatalitas kecelakaan yang dihitung berdasarkan panjang jalan, jumlah kendaraan terdaftar, dan tingkat fatalitas kecelakaan,
2. Analisis kejadian kecelakaan yang didasarkan pada jumlah kejadian, tingkat keparahan, penyebab kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, usia pelaku, serta lokasi kecelakaan,
3. Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) atau Daerah Potensi Kecelakaan (DPK) yang dihitung menggunakan metode EAN dan BKA,
4. Upaya penanganan lokasi rawan kecelakaan untuk peningkatan keselamatan lalu lintas di ruas jalan Provinsi DKI Jakarta.

Setelah dilakukan identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK) di Provinsi DKI Jakarta, selanjutnya dilanjutkan upaya penanganan pada area ruas jalan yang berpotensi atau rawan terjadi kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil analisis yang telah dilaksanakan. Analisis bertujuan untuk mengurangi angka kecelakaan dan meningkatkan keselamatan transportasi di DKI Jakarta. Penanganan pada Daerah Rawan Kecelakaan ini akan difokuskan pada lima peringkat tertinggi yang diidentifikasi sebagai DRK. Indikator yang akan dianalisis lebih lanjut, yaitu:

- a) kondisi umum
- b) *road hazard mapping*
- c) karakteristik kecelakaan
- d) kondisi lalu lintas
- e) kecepatan kendaraan
- f) kondisi jalan
- g) kondisi perlengkapan jalan
- h) konflik lalu lintas
- i) perilaku pengguna jalan
- j) pejalan kaki
- k) identifikasi hazard
- l) penyebab kecelakaan
- m) usulan penanganan.

I.4 Tujuan

Tujuan penyusunan Laporan Magang dalam pelaksanaan Magang

Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, adalah:

1. Menganalisis tingkat kecelakaan serta mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Provinsi DKI Jakarta.
2. Memberikan usulan penanganan yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas di ruas jalan Provinsi DKI Jakarta.

I.5 Manfaat

Kegiatan magang yang dilaksanakan oleh Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan program studi D-IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan akan menghasilkan Laporan Magang yang mempunyai manfaat, yaitu :

1. Kegiatan magang ini bermanfaat dalam melatih pola pikir dan berpikir kritis yang objektif dalam menyikapi suatu permasalahan. Selain itu, menambah wawasan dan pengetahuan terkait penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan, rekayasa lalu lintas, angkutan umum serta pengendalian pengoperasian lalu lintas dan angkutan jalan di wilayah Provinsi DKI Jakarta.
2. Bagi Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta dan instansi terkait lainnya, Hasil kegiatan ini diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan masukan dan rekomendasi penanganan terhadap permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan serta sebagai bahan pertimbangan dalam upaya peningkatan keselamatan transportasi jalan di Provinsi DKI Jakarta.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan magang ini dapat menjadi salah satu tolak ukur dalam meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi D-IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Provinsi DKI Jakarta tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja dengan standar dan kompetensi yang unggul di bidangnya.

I.6 Waktu dan Tempat

I.6.1 Waktu dan Tempat

Adapun waktu dan tempat pelaksanaan magang sebagai berikut.

Waktu : 12 Agustus - 12 Februari 2024

Tempat : Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta

I.6.2 Pembagian Kelompok Kerja

Adapun kegiatan magang dilakukan pengerucutan di tiga bidang, yaitu bidang lalu lintas, bidang angkutan, dan bidang pengendalian pengoperasian lalu lintas dan angkutan jalan. Kemudian dilakukan pembagian kelompok magang ke dalam bagian-bagian bidang untuk meningkatkan efektivitas dan efisiensi kerja sebagai berikut

- a) Bidang Lalu Lintas : Bani Irsyad dan Ilham Abdurrazzaq.
- b) Bidang Angkutan : Johan Fakthurrozi.
- c) Bidang Pengendalian Operasional LLAJ : Nisa Andika Permatasari dan Suci Sekar Mukti.

I.7 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan laporan umum kinerja keselamatan dalam Magang ini meliputi:

BAB I PENDAHULUAN

Pada Bab I atau Pendahuluan, diuraikan mengenai latar belakang, rumusan masalah, ruang lingkup, tujuan, manfaat, waktu dan tempat serta sistematika penulisan.

BAB II GAMBARAN UMUM

Pada Bab II atau Gambaran Umum, diuraikan tentang profil lokasi lokasi Magang, struktur organisasi lokasi Magang, sumber daya manusia yang ada di lokasi magang, serta tugas pokok dan fungsi.

BAB III PROFIL KESELAMATAN & PENANGANAN DRK

Pada Bab III membahas mengenai Profil Keselamatan & Penanganan DRK, diuraikan mengenai indeks fatalistas, analisis tentang kejadian kecelakaan, dan identifikasi DRK. Selain itu memberikan analisis dan rekomendasi mengenai penanganan pada daerah rawan kecelakaan yang ada.

BAB IV KESIMPULAN

Pada Bab IV membahas mengenai Kesimpulan atas pelaksanaan

kegiatan penelitian sebagai jawaban atas poin-poin yang ada di rumusan masalah.

DAFTAR PUSTAKA

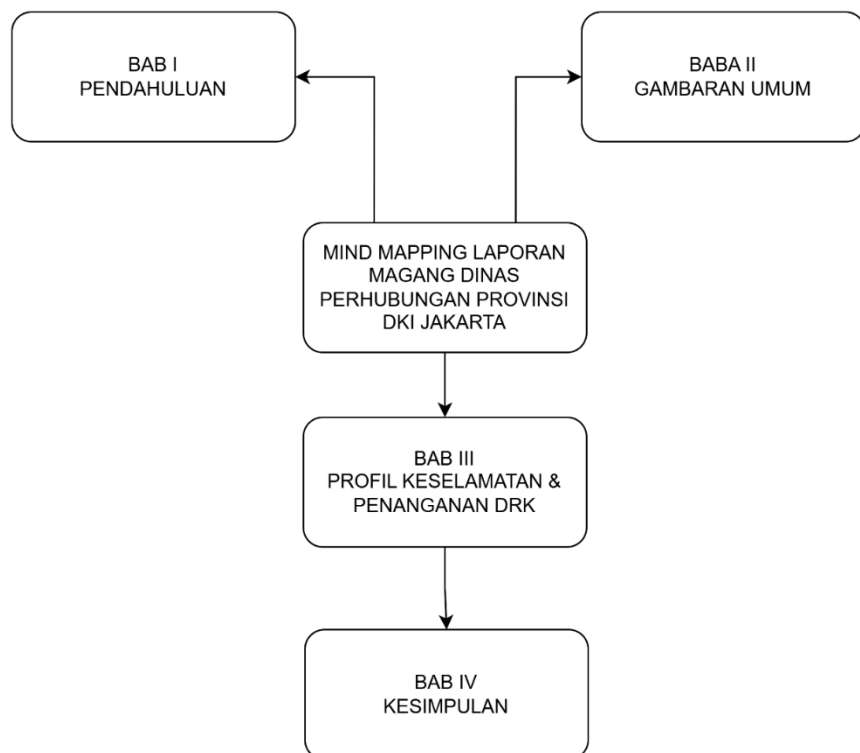
Berisikan daftar referensi teoritis yang digunakan sebagai pedoman pembuatan laporan magang

LAMPIRAN

Berisikan dokumen-dokumen pendukung pembuatan laporan magangmagang

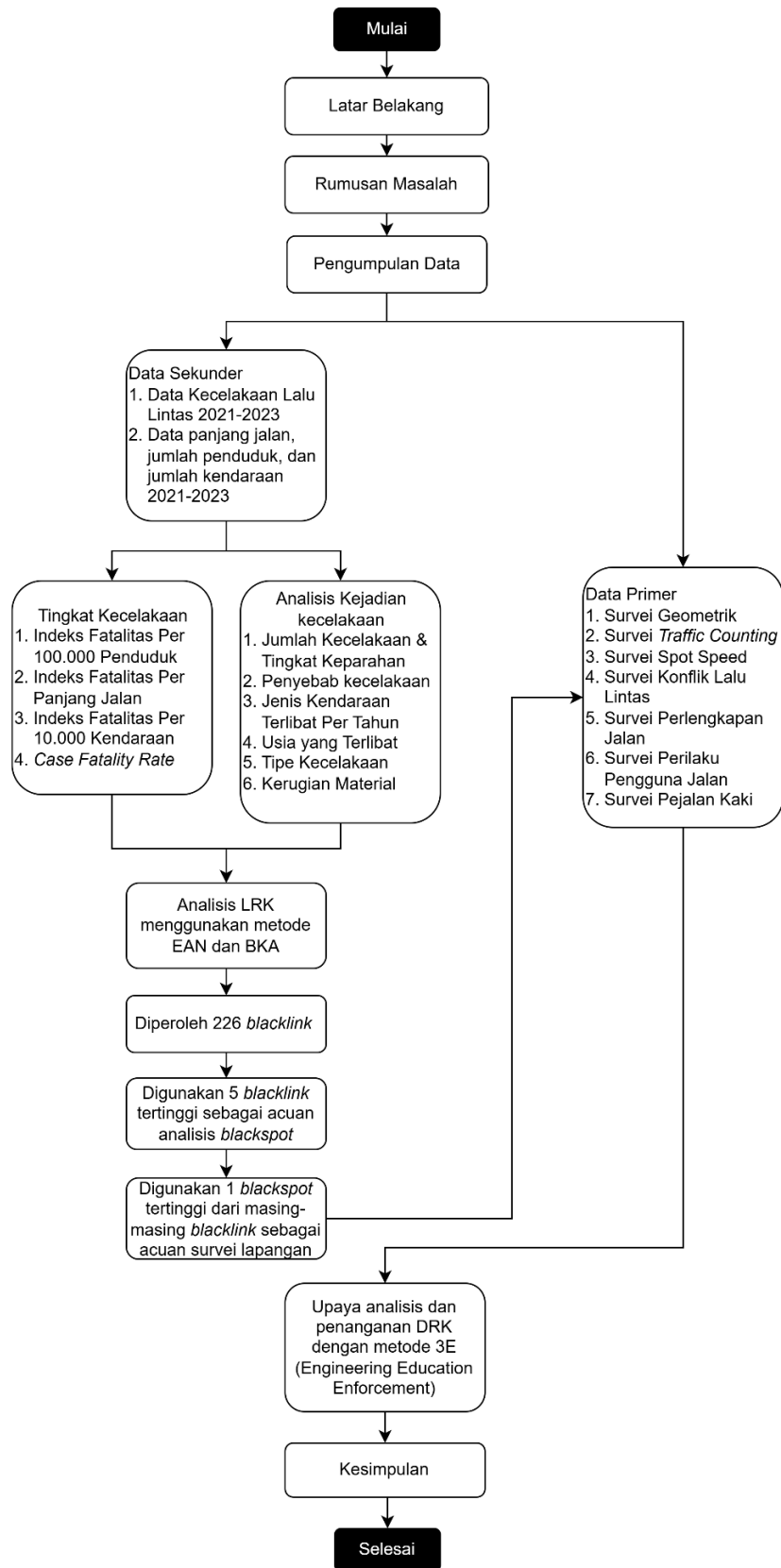
I.7.1 Bagan Alir

Berikut adalah bagan alir dari sistematika laporan magang di Dinas Perhubungan Provinsi DKI Jakarta tersebut:



Gambar I. 1 Diagram Alir Sistematika Penulisan

(Sumber: Analisis Tim Magang DKI Jakarta, 2024)



Gambar I. 2 Diagram Alir Penelitian

(Sumber: Analisis Tim Magang DKI Jakarta, 2024)

I.7.2 Pengumpulan Data dan Analisis Data

Untuk memperoleh tujuan penelitian diperlukan metode yang terkait dengan tujuan yang dibahas. Jenis penelitian kami menggunakan metode deskriptif dan metode kuantitatif. Proses dalam pengambilan data dari penelitian menggunakan metode dengan melalui data sekunder dan data primer. Data Primer di dapat melalui survey secara langsung dan data sekunder melalui data dari dinas - dinas terkait. Tujuan dari penelitian deskriptif dan kuantitatif itu sendiri adalah untuk memberikan suatu pemahaman secara rinci dan jelas dalam memperoleh data yang terkait dengan tujuan penelitian yang akan di analisis. Pada penelitian ini kami berfokus pada analisis kebijakan lalu lintas yang telah diterapkan di Provinsi DKI Jakarta serta menganalisis dan memberikan rekomendasi mengenai lokasi rawan kecelakaan.

Dalam penelitian kami yang menggunakan metode analisis deskriptif dan kuantitatif ini, Penelitian kami menghasilkan dua data yaitu data sekunder dan data primer. Data sekunder merupakan data yang diperoleh tidak secara langsung, melainkan melalui sumber data yang kesekian atau sumber data yang sudah ada seperti data dan dokumen yang berkaitan dengan permasalahan yang dibahas dan data primer yaitu dengan survey langsung mengenai kondisi di lapangan.

I.7.3 Jadwal Kegiatan Magang

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan Magang

No	Kegiatan	Waktu Pelaksanaan																								
		Agustus			September				Oktober				November				Desember				Januari				Februari	
		2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2
1	Orientasi dan Perkenalan Awal																									
2	Kunjungan Pengantar																									
3	Menyelesaikan tugas yang diberikan dinas perhubungan																									
4	Mencari Permasalahan di lapangan																									
5	Menyusun Bab 1 dan 2 laporan magang kelompok																									
6	Konsultasi laporan magang kepada dosen																									
7	Kundos 1																									
8	Pengambilan data primer dan sekunder																									
9	Pengolahan data																									
10	Penyusunan Bab 3 dan 4 laporan magang																									
11	Bimbingan Laporan Magang Kelompok kepada dosen pembimbing																									
12	Kundos 2																									
13	Konsultasi laporan magang individu kepada dosen pembimbing																									
14	Pengambilan data primer dan sekunder																									
15	Menyusun laporan magang individu																									
16	Kundos 3																									