

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu peristiwa di jalan raya yang melibatkan kendaraan, baik dengan maupun tanpa keterlibatan pengguna jalan lainnya, yang menyebabkan korban jiwa serta kerugian materi (Kurniawan *et al.*, 2020). Dalam operasionalnya, angkutan umum masih menghadapi berbagai risiko dan bahaya yang dapat berdampak pada keselamatan penumpang, pengemudi, serta pengguna jalan lainnya. Angkutan umum banyak digunakan oleh masyarakat untuk melakukan perpindahan dalam kegiatan sehari-hari (Febrianto *et al.*, 2024). Meskipun angkutan umum sangat berdampak dalam mengurangi kemacetan lalu lintas dan polusi, namun masih terdapat banyak masalah dalam sektor transportasi terutama dalam segi keamanan dan keselamatan.

Dalam konteks keselamatan, perusahaan umum DAMRI mengacu pada Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (KLLAJ), yang didefinisikan sebagai keadaan terhindarnya atau pencegahan setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas (Mardikawati *et al.*, 2024). Hal ini melibatkan faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan (Sisca, 2022). Sehingga diperlukan manajemen bahaya risiko yang efisien untuk memastikan kegiatan operasional pada angkutan DAMRI agar selalu tetap berfokus pada keselamatan dan keamanan penumpang.

Untuk mencapai visi, misi, dan tujuan perusahaan, aspek yang harus diperkuat yaitu Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum terutama dalam manajemen bahaya dan risiko. Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum merupakan bagian dari manajemen perusahaan yang berupa suatu tata kelola keselamatan yang dilakukan oleh Perusahaan Angkutan Umum secara komprehensif dan terkoordinasi dalam rangka mewujudkan keselamatan dan mengelola risiko kecelakaan (Prayoga *et al.*, 2024). Pada PM No. 85 Tahun 2018 tentang Sistem Manajemen Keselamatan Perusahaan Angkutan Umum, Pada elemen 3 terkait dengan Manajemen Bahaya dan Risiko yang dilakukan untuk

mengidentifikasi potensi bahaya dan risiko dari setiap kegiatan operasional angkutan baik sebelum, selama perjalanan, maupun setelah perjalanan.

Berdasarkan data laporan hasil investigasi kecelakaan lalu lintas dan angkutan jalan, perusahaan umum DAMRI masih terdapat kecelakaan lalu lintas. Dari data kecelakaan lalu lintas perusahaan diketahui bahwa cabang SBU Transbusway menjadi penyumbang jumlah kecelakaan terbesar. Dari data kecelakaan yang ada, diketahui jumlah kecelakaan pada tahun 2022 terjadi sebanyak 182 kasus kecelakaan dan mengalami peningkatan sebanyak 224 kasus kecelakaan pada tahun 2023. Dari 31 koridor yang sudah dilalui dan dilakukan survey, koridor yang mengalami tingkat angka kasus kecelakaan paling tinggi yaitu terdapat pada koridor 6H rute (Lebak Bulus – Senen) dengan total angka kecelakaan sebanyak 26 kasus yang menyebabkan 2 orang luka ringan dan 24 kasus kecelakaan tanpa korban. Kecelakaan yang telah terjadi terus mengalami peningkatan dari bulan januari 2022 sampai dengan bulan desember tahun 2023.

Keselamatan dan keamanan baik pengemudi maupun penumpang selama perjalanan merupakan kewajiban yang harus diperhatikan oleh pihak perusahaan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas (Hermanto *et al.*, 2022). Secara keseluruhan, latar belakang laporan ini menunjukkan bahwa manajemen bahaya dan risiko dalam segmen bus kota, khususnya koridor 6h rute (Lebak Bulus – Senen) merupakan aspek yang sangat penting untuk diperhatikan. Maka dari itu, dalam laporan ini penulis akan mengidentifikasi bahaya dan risiko serta melakukan pengendalian untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan serta meningkatkan keselamatan operasional Transbusway.

I.2. Tujuan

Tujuan penyusunan laporan magang ini adalah untuk:

1. Menganalisis potensi bahaya risiko pada operasional angkutan perkotaan Transbusway pada Koridor 6H rute (Lebak Bulus – Senen).
2. Menentukan pengendalian dari bahaya risiko angkutan perkotaan Transbusway Koridor 6H rute (Lebak Bulus – Senen).

I.3. Manfaat

Manfaat penyusunan laporan magang ini adalah untuk:

1. Laporan magang ini diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak perusahaan angkutan umum mengenai informasi tindakan yang harus dilakukan untuk mengurangi kemungkinan dan keparahan terjadinya bahaya risiko pada pengemudi maupun penumpang transbusway.
2. Laporan magang ini diharapkan dapat dijadikan sebagai perencanaan peningkatan pada pelayanan keselamatan dan manajemen bahaya risiko khususnya pada operasional angkutan umum yang aman dan selamat.

I.4. Ruang Lingkup

Dalam penelitian ini terdapat batasan masalah yang akan dibahas, yaitu:

1. Penelitian ini dilaksanakan pada cabang SBU Transbusway khususnya pada koridor 6H Rute (Lebak Bulus – Senen)
2. Manajemen bahaya dan risiko pada koridor 6H Rute (Lebak Bulus - Senen)

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan magang dilakukan di Perusahaan Umum DAMRI yang berlokasi di Jalan Matraman Raya, Kota Jakarta Timur, Daerah Khusus Ibukota Jakarta. Pelaksanaan magang dimulai pada tanggal 12 Agustus 2024 sampai dengan 12 Februari 2025 dengan durasi keseluruhan pelaksanaan magang dilakukan selama 6 bulan.

I.6. Sistematika Penulisan

BAB I PENDAHULUAN

Berisi terkait latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan tempat pelaksanaan magang, serta sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Berisi tentang kajian yang berkaitan dengan masalah berdasarkan dengan teori atau kajian yang dapat bersumber dari buku, jurnal, penelitian terdahulu, atau sumber lain untuk mendukung menyelesaikan masalah pada penelitian.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil analisis penelitian dan pembahasan untuk menjawab rumusan masalah yang diambil.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

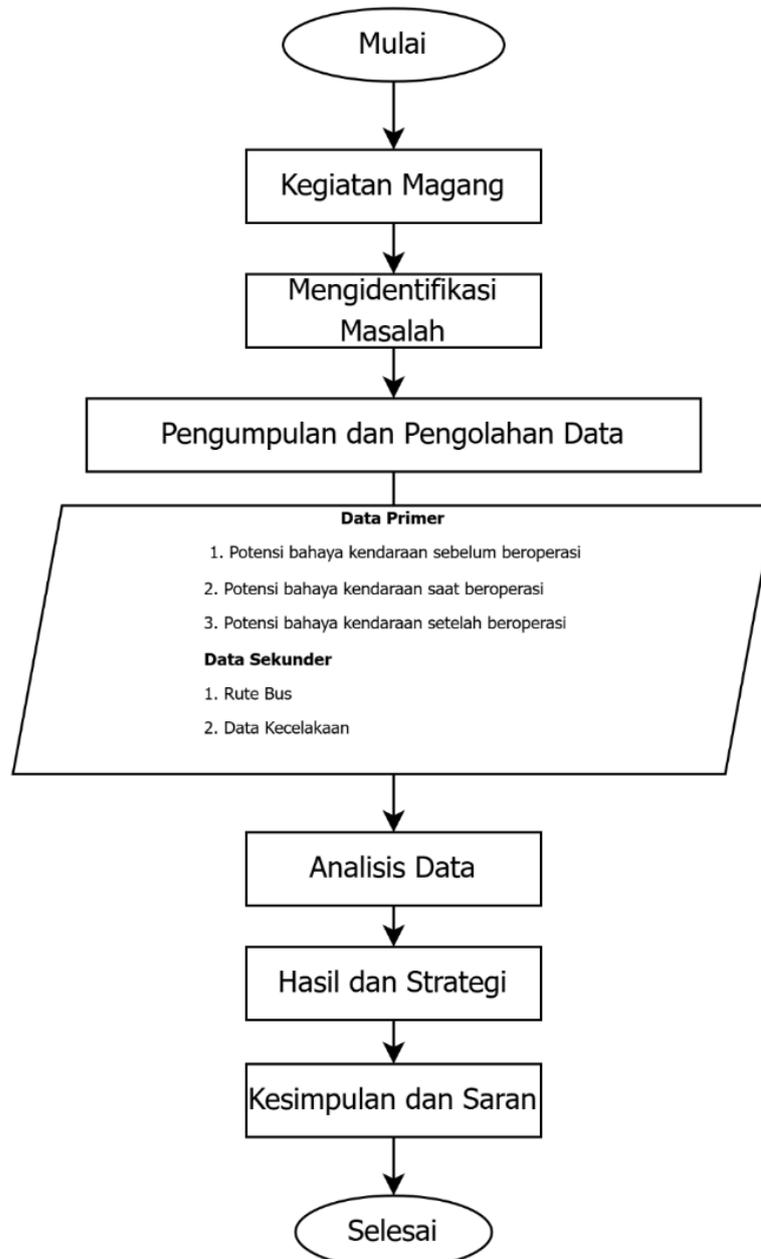
Bab ini berisi tentang kesimpulan dan saran.

DAFTAR PUSTAKA

Pada daftar pustaka berisikan tentang sumber-sumber dan literatur yang digunakan sebagai rujukan dalam melakukan penelitian.

I.7. Metode Kegiatan

I.7.1. Bagan Alir



Gambar I.1 Bagan Alir Penelitian

I.7.2. Pengumpulan dan Analisis Data

1. Pengumpulan Data

a. Pengumpulan Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan dengan cara:

1) Observasi/ Pengamatan Langsung

Observasi merupakan pengumpulan data-data permasalahan yang terjadi dalam perjalanan baik sebelum perjalanan, selama perjalanan, dan setelah perjalanan serta bahaya dan risiko yang terjadi pada rute tersebut dengan melakukan Survey JRM (*Journey Risk Management*) pada angkutan umum Transbusway.

Tabel I.1 Rute Transbusway

| No | Koridor | Rute |
|----|---------|------------------------------------|
| 1 | 3 | KALIDERES – MONAS |
| 2 | 4 | PULOGADUNG dan TU GAS - DUKUH ATAS |
| 3 | 5 | KP MELAYU – ANCOL |
| 4 | 7 | KP MELAYU - KP RAMBUTAN |
| 5 | 10 | CILILITAN - TJ PRIOK |
| 6 | 12 | TJ PRIOK – PENJARINGAN |
| 7 | 14 | JIS – SENEN |
| 8 | 10D | KP RAMBUTAN - TJ PRIOK |
| 9 | 10H | TJ PRIOK - BLOK M |
| 10 | 11Q | KP MELAYU - PULOGEBANG VIA BKT |
| 11 | 12b | PLUIT – SENEN |
| 12 | 12t | TANJUNG PRIUK – PLUIT |
| 13 | 14A | JIS – JUANDA |
| 14 | 1A | PIK – MONAS |
| 15 | 1N | BLOK M - TANAH ABANG |
| 16 | 2B | ASMI - HARAPAN INDAH dan PS MODERN |
| 17 | 3E | PURI KEMBANGAN - SENTRALAND |
| 18 | 4C | TU GAS - BUND SENAYAN |
| 19 | 4F | PULOGADUNG - PINANG RANTI |

| | | |
|----|-----|------------------------------|
| 20 | 5C | CILILITAN – JUANDA |
| 21 | 6H | LEBAK BULUS – SENEN |
| 22 | 6M | MANGGARAI - BLOK M |
| 23 | 7B | KP RAMBUTAN - BLOK M |
| 24 | 7C | CIBUBUR – BKN |
| 25 | 7F | KP RAMBUTAN – HARMONI |
| 26 | 8C | KEBAYORAN LAMA - TANAH ABANG |
| 27 | 8M | TANAH ABANG - PODOMORO |
| 28 | 9E | KEBAYORAN LAMA - GROGOL |
| 29 | D11 | DEPOK – BKN |
| 30 | S21 | CIPUTAT - TOSARI dan BLOK M |
| 31 | S22 | CIPUTAT - KP RAMBUTAN |

2) Dokumentasi

Dalam penyusunan laporan magang individu ini, dokumentasi mengacu pada proses pengumpulan, penyimpanan, dan pengarsipan semua dokumen dan catatan yang berkaitan dengan penelitian. Selain itu, dokumentasi juga merupakan proses menemukan dokumen dan data yang digunakan sebagai bukti penelitian dan dikumpulkan secara langsung oleh peneliti.

b. Pengumpulan Data Sekunder

Pada laporan ini, data sekunder diperoleh dari data yang ada pada perusahaan Perum DAMRI. Data sekunder yang diperlukan yaitu data kecelakaan dan rute transbusway khususnya pada Koridor 6H (Lebak Bulus -Senen).

2. Analisis Data

a. Metode ROADC

Penilaian Potensi bahaya dan resiko menggunakan *Risk Opportunity Assessment And Determining Control* (ROADC) yang mana penilaian ini merupakan penilaian terhadap data *Journey Risk Management* (JRM) yang sudah diambil kemudian diolah untuk menentukan tingkat potensi dan bahaya yang ada

pada operasional angkutan umum Perum DAMRI. Berikut tahapan analisis data bahaya dan risiko sistem manajemen keselamatan perusahaan angkutan umum:

- 1) Mengidentifikasi perjalanan operasional transbusway.
- 2) Mengidentifikasi potensi bahaya pada kegiatan operasional.
- 3) Mengidentifikasi dampak bahaya dengan melakukan observasi langsung di lapangan.
- 4) Melakukan penilaian berdasarkan tingkat kemungkinan terjadi serta tingkat keparahan bahaya tersebut.
- 5) Menentukan tingkat keparahan dari hasil penilaian.
- 6) Menentukan pengendalian risiko terhadap bahaya yang ada.