

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Transportasi atau pengangkutan merupakan suatu proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan suatu sistem transportasi tertentu untuk maksud dan tujuan tertentu. Pergerakan atau perpindahan barang atau manusia terjadi akibat adanya perbedaan tingkat utilitas, baik itu berupa nilai tempat (place utility) maupun nilai waktu (time utility). Transportasi merupakan salah satu sarana untuk memperlancar roda perekonomian, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, dalam rangka memantapkan perwujudan wawasan nusantara meningkatkan serta mendukung pertahanan dan keamanan Negara yang selanjutnya dapat mempererat hubungan antar bangsa. Siregar (1995) menjelaskan bahwa transportasi merupakan suatu pelayanan yang dirancang untuk melayani masyarakat dengan menghubungkan lokasi-lokasi yang banyak dan tak menentu jumlahnya, dimana aktivitas-aktivitas itu berada. Dengan demikian, lokasi-lokasi tersebut bukan merupakan suatu yang berdiri sendiri, namun merupakan bagian dari sosial ekonomi yang mengarah pada suatu daerah, wilayah dan atau suatu bangsa.(Goleman et al., 2019).

Berdasarkan UU no 22 Tahun 2009, Keselamatan 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. Selanjutnya, Kecelakaan merupakan suatu peristiwa di jalan raya yang tidak disangka sangka dan tidak sengaja, melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pemakai jalan lainnya, yang dapat mengakibatkan korban jiwa dan harta benda. (Hobbs, 1995) dalam (Yani, 1996) Kecelakaan lalu lintas merupakan kejadian yang sulit untuk diprediksi kapan dan dimana terjadinya. Kecelakaan tidak hanya mengakibatkan

trauma, cidera, ataupun kecacatan, tetapi juga dapat mengakibatkan kematian. Kasus kecelakaan sulit diminimalisir dan cenderung meningkat seiring pertambahan panjang jalan dan banyaknya pergerakan dari kendaraan.

Berdasarkan data dari WHO tahun 2018, Indonesia merupakan negara dengan kecelakaan tertinggi ketiga di dunia. Data tersebut tentu sangat mengkhawatirkan. Mengingat, pengguna jalan di Indonesia jumlahnya sangat besar. Selain itu, jarak yang rapat antara satu kendaraan dengan kendaraan lain, bisa membawa korban lebih banyak. Sebab, ketika kendaraan lain jatuh, kendaraan di belakangnya mungkin tak punya cukup waktu untuk menghindar. Jumlah kendaraan di Indonesia sendiri semakin tahun semakin banyak, tercatat Badan Pusat Statistika pada tahun 2018 jumlah total kendaraan sebesar 146.858.759.

Kota Surakarta adalah wilayah otonom dengan status Kota di bawah Provinsi Jawa Tengah, Indonesia, dengan penduduk 517.887 jiwa (2019) dan kepadatan 11,771/km². Kota dengan luas 44 km², ini berbatasan dengan Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Boyolali di sebelah utara, Kabupaten Karanganyar dan Kabupaten Sukoharjo di sebelah timur dan barat, dan Kabupaten Sukoharjo di sebelah selatan. Kota ini juga merupakan kota terbesar ketiga di pulau Jawa bagian selatan setelah Bandung dan Malang menurut jumlah penduduk. Kota Surakarta merupakan kota yang menjadi sentral di daerah Surakartaraya. Semakin bertambahnya tahun, masyarakat luar Kota Surakarta dengan tujuan hanya berkunjung atau menetap. Oleh karena itu, Kota Surakarta mengalami perkembangan dari berbagai sektor sehingga upaya dalam meningkatkan kualitas suatu wilayah terus menerus dilakukan. Beberapa ruas jalan di Kota Surakarta mengalami perkembangan yang pesat diberbagai sektor terutama pemukiman, perdagangan dan jasa komersial. Namun semakin berkembang, permasalahan di jalan juga semakin meningkat. Pada 2020 Kota Surakarta menjadi tujuan utama para pemudik saat liburan akhir tahun. Hal itu menimbulkan beberapa permasalahan lalu

lintas di wilayah kota Surakarta seperti kecelakaan, kemacetan dan pelanggaran. Pihak Dinas perhubungan sudah menerapkan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas, namun itu belum cukup membantu mengurangi permasalahan yang ada. Hal ini yang mendasari kelompok kami memilih Kota Surakarta menjadi lokasi studi kasus kami.

Berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh Kepolisian Kota Surakarta jumlah kecelakaan tertinggi adalah pada tahun 2019 yaitu sebanyak 845 kejadian. Pada tahun 2018 jumlah kecelakaan sebanyak 834 kejadian. Pada tahun 2016 jumlah kecelakaan menurun yaitu sebanyak 681 kejadian. Pada tahun 2017 jumlah kecelakaan menurun yaitu sebanyak 672 kejadian. Dan tahun 2015 merupakan jumlah kejadian paling sedikit 525 kejadian. Hal ini menunjukkan bahwa adanya peningkatan jumlah kecelakaan di Kota Surakarta. Dalam kurun waktu 5 tahun (2015-2019) sebanyak 3557 kejadian kecelakaan terjadi di kota Surakarta.

Maka dari itu Tim Praktek Kerja Profesi Kota Surakarta akan melakukan pengkajian dan analisis terhadap permasalahan yang ada terutama yang bersangkutan dengan keselamatan transportasi jalan yang terangkum dalam "LAPORAN PRAKTEK KERJA PROFESI I DI DINAS PERHUBUNGAN KOTA SURAKARTA".

I.2 Tujuan

Tujuan dari kegiatan Praktek Kerja Profesi taruna Diploma IV MKTJ antara lain untuk:

1. Melakukan identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta.
2. Memberikan usulan penanganan terhadap daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Surakarta berdasarkan referensi.

I.3 Manfaat

Hasil dari kegiatan Praktek Kerja Profesi taruna program studi Diploma IV MKTJ ini adalah sebuah Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan di Kota Surakarta yang memiliki manfaat antara lain:

1. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan PKP ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik lagi, khususnya untuk program studi Diploma IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kota Surakarta menyangkut lulusan taruna PKTJ untuk bekerja sama di Kota Surakarta.
2. Bagi Pemerintah Kota Surakarta, hasil kegiatan ini dapat menjadi bahan masukkan dalam penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan dan sebagai pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas dan upaya pencegahan atau penanganan yang dapat dilakukan untuk meningkatkan keselamatan transportasi jalan di Kota Surakarta;
3. Bagi taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan PKP ini berguna untuk:
 - a. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja.
 - b. Menjalين kerja sama dengan berbagai instansi/lembaga dalam rangka meningkatkan graduate employability.
 - c. Menerapkan dan mengembangkan pengetahuan dan keterampilan yang telah diperoleh taruna.
 - d. Meningkatkan wawasan sekaligus membentuk kepribadian taruna sebagai kader pembangunan dengan wawasan berpikir yang luas dan melatih pola pikir yang obyektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan.
 - e. Menambah wawasan dan pengetahuan tentang yang berkaitan dengan penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan

dan penanganan daerah rawan kecelakaan di wilayah Kabupaten/kota.

I.4 Ruang Lingkup

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang ditinjau dalam kegiatan PKP di Kota Surakarta ini antara lain meliputi :

1. Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas meliputi:
 - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan populasi penduduk, populasi kendaraan total panjang jalan, indeks keparahan per 100.000 penduduk, indeks keparahan per 10.000 kendaraan dan indeks keparahan per jumlah kematian kecelakaan.
 - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, penyebab kecelakaan, kendaraan yang terlibat, usia yang terlibat, profesi yang terlibat, waktu kejadian kecelakaan, jenis kelamin, kecelakaan berdasarkan status jalan dan fungsi jalan serta berdasarkan kerugian material.
 - c. Analisis hubungan jumlah kerugian material berdasarkan status jalan, kondisi korban berdasarkan status jalan, tipe kecelakaan berdasarkan status jalan.

I.5 Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan yang digunakan adalah sebagai berikut:

BAB I: PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup dan sistematika penulisan yang mencakup penjelasan singkat mengenai struktur dari seluruh bab dalam laporan ini.

BAB II: GAMBARAN UMUM

Bab ini menjelaskan lokasi pelaksanaan praktik ,metode pelaksanaan dan pengumpulan data.

BAB III: ANALISIS KESELAMATAN JALAN

Pada bab ini menjelaskan tentang Indeks fatalitas, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi daerah rawan kecelakaan / daerah potensi kecelakaan dan perangkaan daerah rawan kecelakaan / daerah potensi kecelakaan.

BAB IV: PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi-lokasi ruas jalan yang merupakan daerah rawan kecelakaan.

BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang telah dilakukan.