

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Dalam penyelenggaraan transportasi, keselamatan lalu lintas merupakan salah satu unsur yang sangat penting dan perlu diperhatikan. Menurut UNDANG UNDANG NO 22 TAHUN 2009 TENTANG LALU LINTAS ANGKUTAN JALAN 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. Pergerakan lalu lintas meningkat dari tahun ke tahun dan apabila tidak diikuti dengan pembangunan sarana dan prasarana baru serta peningkatan hal hal yang berkaitan dengan keselamatan jalan tentunya akan menimbulkan permasalahan permasalahan dalam transportasi , salah satunya adalah kecelakaan lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan dalam transportasi jalan. Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian tidak terduga yang tidak diharapkan terjadi di jalan raya yang melibatkan kendaraan bermotor maupun pengguna jalan lain dan mengakibatkan kerusakan serta timbulnya korban seperti luka ringan, luka berat bahkan meninggal dunia (Saputra, 2017). Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor antara lain faktor manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan. Kasus kecelakaan lalu lintas masih terbilang cukup tinggi di Indonesia. Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia, jumlah kematian akibat kecelakaan lalu lintas yang terjadi per 2020 adalah 23.529 jiwa, atau 3 korban meninggal dunia per jam. Dari total korban kecelakaan di jalan, sebanyak 73 % diantaranya melibatkan sepeda motor (tertinggi pertama). Dan total terbanyak kedua yaitu melibatkan angkutan barang sebanyak 12 % (Biro Komunikasi dan Informasi Publik, 2022).

Komitmen pemerintah untuk meningkatkan keselamatan jalan tertuang dalam Instruksi Presiden RI Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan dimana program ini memiliki target mewujudkan 5

pilar aksi keselamatan jalan. Pada tanggal 3 Januari 2022 ditetapkan Peraturan Presiden Nomor 1 Tahun 2022 tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ). Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan disusun dengan tujuan memberikan pedoman bagi para pemangku kebijakan agar dapat merencanakan dan melaksanakan penanganan keselamatan jalan secara terkoordinasi. Bagi pemerintah daerah Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan ini juga bisa dijadikan acuan sebagai langkah- langkah penanganan keselamatan jalan di wilayah.

Di dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan terdapat 5 Pilar, yaitu system yang berkeselamatan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, pengguna jalan yang berkeselamatan, penanganan korban kecelakaan. Untuk mencapai tujuan di setiap masing masing pilar tersebut, dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan terdapat lembaga / stakeholder yang menjadi penanggung jawab didalam masing masing pilar dalam menyelenggarakan masing masing program di wilayah kabupaten / kota di Indonesia.

Kabupaten Kediri merupakan salah satu Kabupaten yang ada di Provinsi Jawa Timur dan terletak antara 111°47' 05" sampai dengan 112°18'20" Bujur Timur dan 7° 36' 12" sampai dengan 8° 0' 32" Lintang Selatan (Pedan Sa, 2007). Sebelah barat Kabupaten Kediri yaitu Tulungagung dan Nganjuk, Sebelah utara adalah Nganjuk dan Jombang, Sebelah Timur adalah Jombang dan Malang serta sebelah selatan Kabupaten adalah Blitar dan Tulungagung. Kabupaten Kediri merupakan Kabupaten yang cukup besar dengan 26 Kecamatan. Tentunya dengan luasnya cakupan wilayah dibutuhkan banyak sarana prasarana yang dibutuhkan untuk memenuhi kebutuhan di masing masing wilayah, khususnya di bidang lalu lintas.

Magang merupakan suatu kegiatan praktek lapangan yang dilaksanakan di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ). Program Sarjana Terapan Program Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) merupakan salah satu program studi di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan yang berfokus dibidang keselamatan transportasi jalan. Pada kegiatan Magang tersebut, taruna dan taruni Program Sarjana Terapan Program Studi

Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dapat mengaplikasikan disiplin ilmu dalam bidang keselamatan transportasi jalan yang sudah dipelajari di kampus dalam rangka mengetahui bagaimana penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) di setiap wilayah Kabupaten / Kota serta melakukan rekayasa untuk memberikan rekomendasi penanganan terhadap lokasi atau daerah rawan kecelakaan untuk mengurangi frekuensi terjadinya kecelakaan dan tingkat fatalitas di wilayah yang menjadi lokasi praktek yaitu Kabupaten Kediri, Provinsi Jawa Timur.

I.2. Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penyusunan laporan kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan Magang 1 Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri ini antara lain:

1. Penilaian kinerja keselamatan berdasar pada pelaksanaan lima pilar keselamatan dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan yaitu system yang berkeselamatan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, pengguna jalan yang berkeselamatan, penanganan korban kecelakaan.
2. Profil Keselamatan Jalan
 - 1) Indeks Fatalitas
 - a. Indeks Fatalitas Per Panjang jalan
Menghitung indeks fatalitas berdasarkan panjang jalan.
 - b. Fatalitas Per Kendaraan yang terdaftar
Menghitung fatalitas berdasarkan jumlah kendaraan yang terdaftar di lokasi magang 1.
 - c. Case Fatality Rate
 - 2) Analisis keselamatan jalan dalam skala macro, meliputi Analisa kejadian kecelakaan yang berdasar pada :
 - a. Jumlah kecelakaan dan tingkat keparahan
 - b. Faktor Penyebab kecelakaan
 - c. Jenis kendaraan yang terlibat kecelakaan
 - d. Usia
 - e. Lokasi kejadian berdasarkan
 - 3) Identifikasi Daerah Rawan Kecelakaan (DRK)

Penanganan daerah rawan kecelakaan dilakukan pada 6 ruas jalan dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan menggunakan Metode EAN (Equivalent Accident Number)

3. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan

Penanganan lokasi rawan kecelakaan dilakukan berdasarkan 5 peringkat tertinggi yang menjadi Daerah Rawan Kecelakaan.

- 1) Kondisi Umum
- 2) Kondisi Lalu Lintas
- 3) Kecepatan Kendaraan
- 4) Tingkat Pelayanan Ruas Jalan
- 5) Karakteristik Kendaraan
- 6) Road Accident Mapping
- 7) Kondisi Jalan dan Perlengkapan Jalan
- 8) Perilaku Pejalan Kaki
- 9) Konflik Lalu Lintas
- 10) Penyebab Kecelakaan
- 11) Usulan Penanganan

I.3. Tujuan

Secara umum, tujuan dari kegiatan Magang Taruna dan Taruni Program Sarjana Terapan Program Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) antara lain untuk:

1. Menerapkan serta mengembangkan ilmu pengetahuan dan keterampilan yang diperoleh oleh taruna yang didapatkan selama perkuliahan di kampus.
2. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja.
3. Menjalinkan kerja sama dengan berbagai instansi/lembaga dalam rangka meningkatkan graduate employability.
4. Meningkatkan dan memperluas wawasan berpikir bagi taruna dan taruni Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

Secara khusus, tujuan dari kegiatan Magang 1 taruna dan taruni yaitu penyusunan Laporan Magang I yang meliputi:

1. Menilai kinerja keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Kediri
2. Mengidentifikasi daerah rawan kecelakaan (DRK) di ruas jalan Kabupaten Kediri
3. Merekomendasikan penanganan pada DRK di ruas jalan Kabupaten Kediri.

1.4. Manfaat

Manfaat dari pelaksanaan Magang 1 ini antara lain :

1. Bagi taruna, kegiatan Magang 1 ini berguna untuk melatih pola pikir obyektif dalam menyikapi permasalahan-permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan tentang penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan khususnya di lokasi magang 1 yaitu wilayah Kabupaten Kediri.
2. Bagi masyarakat, hasil dari kegiatan Magang 1 ini dapat diketahui oleh masyarakat dan dapat menambah pengetahuan serta wawasan masyarakat khususnya mengenai kondisi keselamatan transportasi jalan selain itu laporan ini juga bisa dijadikan sebagai dasar perbaikan untuk meningkatkan keselamatan dengan merubah perilaku tidak tertib berlalu lintas.
3. Bagi Pemerintah Kabupaten Kediri dalam hal ini khususnya satuan kerja perangkat daerah / pemangku kepentingan (stakeholder) yang mempunyai bagian atau bertanggung jawab terhadap penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan, hasil dari kegiatan Magang ini dapat menjadi bahan masukan atau evaluasi dalam penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan dan bisa digunakan sebagai bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas serta upaya pencegahan maupun penanganan untuk peningkatan keselamatan transportasi jalan di Kabupaten Kediri.
4. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan Magang ini bisa menjadi tolak ukur untuk meningkatkan sistem pembelajaran, khususnya Program Sarjana Terapan Program Studi Rekayasa Sistem Transportasi Jalan. Selain itu hasil Magang 1 ini juga bisa digunakan untuk menjalin kerja sama dengan pemerintah Kabupaten Kediri tentang lulusan

dari PKTJ.

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang 1

Magang 1 dilaksanakan di Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri. Pelaksanaan Magang 1 dilaksanakan pada tanggal 3 Oktober 2022 sampai 30 Desember 2022.

I.6. Sistematika Penulisan Laporan

Sistematika penulisan Laporan Magang 1 disesuaikan dengan Buku Pedoman Pelaksanaan dan Penulisan Laporan Magang 1 Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tahun 2022. Secara umum penulisan laporan terdiri dari tiga bagian, yaitu Bagian Awal, Bagian Utama, dan Bagian Isi. Sistematika penulisan sebagai berikut :

1. Bagian Awal

Merupakan proses awal dari penyusunan Laporan Magang 1 yang berisi Halaman Sampul Depan, Halaman Judul, Halaman Pengesahan dari Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri, Halaman Persetujuan, Halaman Pengesahan, Halaman Pernyataan, Kata Pengantar, Daftar isi, Daftar tabel, Daftar Gambar, dan Lampiran.

2. Bagian Utama

Merupakan isi dari kegiatan yang dilakukan selama kegiatan Magang 1 di Kabupaten Kediri, antara lain :

a. Bab I Pendahuluan

Bagian ini berisi latar belakang, ruang lingkup, tujuan, manfaat, waktu dan tempat pelaksanaan kegiatan, dan sistematika penulisan.

b. Bab II Gambaran Umum

Bagian ini berisi tentang profil lokasi magang, struktur organisasi, sumber daya manusia, tugas dan fungsi pada masing masing unit kerja.

c. Bab III Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK)

Bagian ini berisi tentang uraian dari 5 Pilar Keselamatan yang Terdapat pada RUNK yang meliputi, Sistem yang berkeselamatan,

Jalan yang Berkeselamatan, Kendaraan yang berkeselamatan, Pengguna jalan yang berkeselamatan, Penanganan korban kecelakaan.

d. Bab IV Profil Keselamatan Jalan

Bagian ini berisi tentang Indeks Fatalitas, Analisis Kejadian Kecelakaan dan Identifikasi DRK/DPK.

e. Bab V Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan

Bagian ini berisi tentang uraian dari Kondisi umum, Kondisi lalu lintas, kecepatan kendaraan, tingkat pelayanan ruas jalan, karakteristik kecelakaan, Road Accident Mapping, kondisi jalan dan perlengkapan, perilaku pejalan kaki, kondisi lalu lintas, penyebab kecelakaan, usulan penanganan.

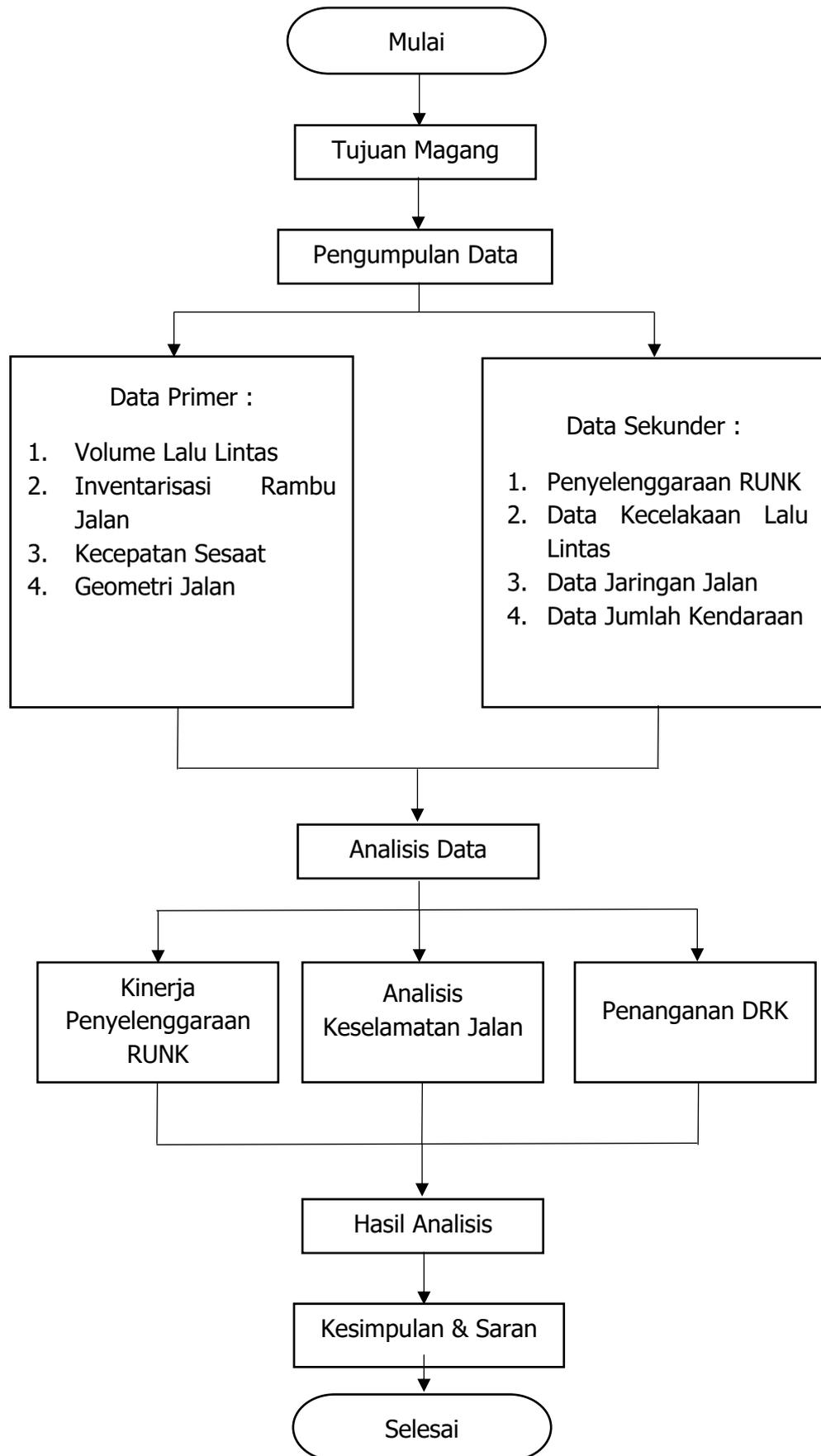
f. Bab VI Penutup

Bagian ini berisi Simpulan dan Saran dari hasil pelaksanaan magang 1.

3. Bagian Akhir

Merupakan bagian penutup dari Laporan Magang 1 di Dinas Perhubungan kabupaten Kediri yang berisi daftar pustaka serta lampiran.

I.6.1. Bagan Alir



Gambar I. 1 Diagram Alir

I.6.2. Pengumpulan dan Analisis Data

Pengumpulan data merupakan salah satu tahapan yang sangat penting dalam sebuah penelitian, karena pengumpulan data tersebut akan menentukan berhasil atau tidaknya suatu penelitian. Sehingga dalam sebuah penelitian, teknik pengumpulan data harus dilakukan secara tepat dan cermat. Teknik pengumpulan data pada laporan ini dibagi menjadi dua jenis, yaitu pengumpulan data primer dan pengumpulan data sekunder. Data-data yang diperoleh dari data primer dan data sekunder dikompilasikan dengan tujuan mendapatkan informasi untuk penyusunan Buku Kinerja Keselamatan Jalan di Kabupaten Kediri. Berikut adalah rincian terkait data yang diambil kemudian diolah untuk dimasukkan ke dalam Buku Kinerja Keselamatan Jalan Kabupaten Kediri :

1. Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan Kabupaten Kediri

a. Pilar I (Sistem yang Berkeselamatan)

Pembahasan terkait pilar I berdasar pada peraturan keselamatan dari system dan pengelolaannya. Instansi yang berhubungan dengan pilar ini adalah Badan Perencanaan Pembangunan Daerah. Data diperoleh langsung dari Lembaga dan berdasarkan wawancara narasumber.

1) Data Primer

Data primer didapat dengan melakukan wawancara langsung dengan narasumber terkait yang dilakukan di Badan Perencanaan dan Pembangunan Daerah Kabupaten Kediri berdasarkan indikator indikator yang termuat didalam RUNK.

2) Data Sekunder

- Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD) Kabupaten Kediri
- Profil daerah dan rencana aksi daerah Kabupaten Kediri berkaitan dengan RUNK

b. Pilar II (Jalan yang Berkeselamatan)

Pembahasan berdasar pada penyelenggaraan jalan yang

memenuhi standar keselamatan. Instansi yang berhubungan dengan pilar ini yaitu Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang. Data diperoleh langsung dari Lembaga dan berdasarkan wawancara narasumber.

1) Data Primer

Data primer didapat dengan melakukan wawancara langsung dengan narasumber terkait yang dilakukan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kediri berdasarkan indikator yang termuat dalam RUNK.

2) Data Sekunder

- SK Bupati Kediri terkait penetapan status ruas jalan sebagai jalan Kabupaten Kediri
- Data pemeliharaan jalan
- Data perbaikan badan jalan
- Penanganan perlintasan sebidang dengan kereta api
- Penanganan daerah rawan kecelakaan
- Penyelenggaraan penanganan keselamatan pada tahap konstruksi
- Data kondisi jalan

c. Pilar III (Kendaraan yang Berkeselamatan)

Pembahasan berdasar pada penyelenggaraan terkait kendaraan yang berada di jalan sudah layak dan telah memenuhi standar keselamatan. Instansi yang berhubungan dengan pilar ini yaitu Dinas Perhubungan Kabupaten Kediri. Data diperoleh langsung dari Lembaga dan berdasarkan wawancara narasumber.

1) Data primer

Data primer didapat dengan melakukan wawancara langsung dengan narasumber terkait yang dilakukan di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kediri berdasarkan indikator yang termuat dalam RUNK.

2) Data sekunder

- Rencana strategis Dina Perhubungan
- Penyelenggaraan prosedur uji berkala

- Data Pengujian Kendaraan Bermotor Wajib Uji
- Data kendaraan tidak lulus uji

d. Pilar IV (Pengguna Jalan yang Berkeselamatan)

Pembahasan berdasar pada perilaku pengguna jalan yang berada di Kabupaten Kediri. Instansi yang berhubungan dengan pilar ini adalah Kepolisian Resor Kediri. Data diperoleh langsung dari Lembaga dan berdasarkan wawancara narasumber.

1) Data primer

Data primer didapat dengan melakukan wawancara langsung dengan narasumber terkait yang dilakukan di Kepolisian Resor Kediri Kabupaten dan Kota berdasarkan indikator yang termuat dalam RUNK.

2) Data sekunder

- Data kecelakaan 5 tahun
- Data kecelakaan berdasarkan waktu kejadian,usia, jenis kelamin, profesi, factor Penyebab, Pendidikan
- Data kepemilikan Surat Izin Mengemudi
- Data kepemilikan kendaraan bermotor
- Data pelanggar lalu lintas
- Data kegiatan Rampcheck
- Penyelenggaraan kampanye keselamatan
- Regulasi terkait pelayanan Surat Izin Mengemudi

e. Pilar V (Penanganan Korban Kecelakaan)

Pembahasan berdasar pada penanganan korban pasca kecelakaan yang terjadi di ruas jalan di Kabupaten Kediri. Instansi yang berhubungan dengan pilar ini adalah Dinas Kesehatan Kabupaten Kediri. Data diperoleh langsung dari Lembaga dan berdasarkan wawancara narasumber.

1) Data primer

Data primer didapat dengan melakukan wawancara langsung dengan narasumber terkait yang dilakukan di Dinas Kesehatan Kabupaten Kediri berdasarkan indikator yang termuat dalam RUNK.

2) Data sekunder

- Penetapan SOP penanganan korban kecelakaan
- System data kecederaan korban kecelakaan
- System informasi dana layanan gawat darurat terpadu

2. Analisis Keselamatan Jalan

Dalam Buku Kinerja Keselamatan Jalan Kabupaten Kediri Terdapat data berupa analisis keselamatan jalan , sebagai berikut :

a. Indeks fatalitas

Indeks fatalitas kecelakaan menyajikan data berupa analisis makro terkait indeks fatalitas per 100.000 penduduk dan jumlah kematian per kecelakaan. Data yang dibutuhkan adalah data jumlah penduduk dan jumlah kematian per kecelakaan di Kabupaten Kediri

b. Analisis Keselamatan Jalan

Analisis kejadian kecelakaan merupakan analisis kecelakaan yang dikategorikan berdasarkan beberapa kelompok tertentu, seperti contoh jenis kendaraan yang terlibat, waktu kejadian kecelakaan, jenis kelamin dan lain sebagainya.

c. Identifikasi DRK

Identifikasi daerah rawan kecelakaan merupakan analisis kejadian kecelakaan menggunakan berbagai metode penentuan daerah rawan kecelakaan. Metode penentuan DRK pada laporan ini adalah menggunakan metode *Equivalent Accident Number* (EAN)

3. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan

Daerah Rawan Kecelakaan dianalisa menggunakan metode seperti yang sudah dijelaskan pada sub bab sebelumnya, yaitu metode *Equivalent Accident Number* . Kecelakaan yang sudah dianalisis menggunakan metode penentuan daerah rawan kecelakaan tersebut diatas, maka akan diberikan usulan penanganan berdasarkan survei lapangan yang telah dilakukan, antara lain survei volume lalu lintas, survei *spot speed*, survei perilaku pengguna jalan serta pejalan kaki.

I.6.3. Jadwal Kegiatan Magang

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan Magang (Tim Magang Kabupaten Kediri, 2022)

No	Kegiatan	Waktu											
		Oktober				November				Desember			
		Minggu ke -				Minggu ke -				Minggu ke -			
		I	II	III	IV	I	II	III	IV	I	II	III	IV
1	Orientasi Dinas												
2	Permohonan data di Badan Perencanaan Pembangunan Daerah Kabupaten Kediri												
3	Permohonan data di Dinas Pekerjaan Umum dan Penataan Ruang Kabupaten Kediri												
4	Permohonan data di Dinas Perhubungan												
5	Permohonan Data di Kepolisian Resor Kediri dan Kediri Kota												
6	Permohonan data di Dinas Kesehatan Kabupaten Kediri												
7	Analisa Data terkait RUNK												
8	Penyusunan draft laporan												
9	Survei lapangan												
10	Analisis Survei lapangan												

