

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Pada tahun 2018, WHO menerbitkan *Global Status Report on Road Safety (GSRRS)* yang merupakan alat monitoring dan evaluasi terhadap pelaksanaan Dekade Aksi Keselamatan Jalan tahun 2020 secara global. Sesuai dengan amanat Undang-Undang (UU) Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 203 serta Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 3, Kementerian yang menangani bidang perencanaan pembangunan nasional ditugaskan untuk menyusun dan menetapkan Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (RUNK LLAJ) melalui Peraturan Presiden secara terkoordinasi dengan kementerian dan lembaga terkait. Regulasi terkait yang mengatur mengenai hal tersebut adalah Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 Tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Secara umum Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang di sebabkan oleh manusia, Kendaraan, Jalan, dan atau lingkungan. Lebih lanjut undang-undang tersebut juga menjelaskan kecelakaan lalu lintas sebagai suatu peristiwa yang tidak di duga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban. Dapat disimpulkan keselamatan lalu lintas yaitu keadaan terhindarnya seseorang dari resiko kecelakaan dan keselamatan adalah bagian yang tak terpisahkan dari transportasi.

Keselamatan sangat erat hubungannya dengan kecelakaan. Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak di duga dan tidak di sengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Kecelakaan juga dapat di artikan sebagai suatu peristiwa yang muncul akibat dari suatu interaksi

dari elemen transportasi. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas secara garis besar ada 3, yaitu: faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalannya. Beberapa permasalahan transportasi lainnya seperti Indonesia yaitu kemacetan lalu lintas, angka 3 kecelakaan yang tinggi, dan kerugian yang di tanggung negara akibat permasalahan-permasalahan transportasi.

Tingkat kecelakaan menurut pedoman penanganan lokasi rawan kecelakaan lalu lintas dari departemen permukiman dan prasarana wilayah adalah angka kecelakaan lalu lintas yang di bandingkan dengan volume lalu lintas dan panjang ruas jalan. Apabila jumlah kecelakaan semakin menurun, tetapi jumlah korban meninggal dunia belum mampu di turunkan, maka tingkat kecelakaan di katakan semakin tinggi. Ruas jalan yang memiliki tingkat di atas ambang batas di sebut out of control dengan kata lain adalah ruas jalan yang memiliki resiko terjadinya kecelakaan yang lebih besar, sehingga harus di perhatikan dan memerlukan perbaikan.

Klasifikasi tingkat kecelakaan dibuat dengan menghitung tingkat keterlibatan dalam kecelakaan dengan kategori pengguna jalan, umur, jenis kelamin dan tingkat keparahan kecelakaan. Dalam pedoman operasi ABIU/UPK (*Accident Blackspots Investigation Unit / Unit Penelitian Kecelakaan*) Dirjen Perhubungan Darat tahun 2007, daerah rawan kecelakaan dibedakan menjadi *Blackspot*, *Blacklink*, *Blackarea* dan *Mass Treatment (black item)*. *Blackspot* merupakan lokasi pada jaringan jalan (sebuah persimpangan, atau bentuk yang spesifik seperti jembatan, atau jalan yang pendek dengan panjang tidak lebih dari 0,3 km). *Blacklink* adalah panjang jalan yang menjadi lokasi rawan kecelakaan dengan panjang lebih dari 0,3 km tetapi tidak lebih dari 20 km. *Blackarea* wilayah yang terdiri dari jaringan jalan dengan luasan wilayah seluas 5 km persegi sampai 10 km persegi. *Mass treatment* merupakan bentuk individual jalan atau tepi jalan yang jumlahnya signifikan berdasarkan jumlah total jaringan jalan yang ada. Suatu lokasi rawan kecelakaan dapat di nyatakan sebagai lokasi rawan kecelakaan ketika memiliki angka kecelakaan yang tinggi, lokasi kejadian kecelakaan relatif di tempat yang sama, lokasi kecelakaan berupa persimpangan maupun segmen ruas jalan, kecelakaan yang terjadi dalam ruang dan rentang waktu yang relatif sama dan memiliki penyebab kecelakaan dengan faktor yang spesifik. Oleh karena itu, harus ada penanganan lokasi rawan kecelakaan dengan 2 prinsip yaitu melakukan

pencegahan dengan memperbaiki desain geometri jalan dan pengurangan kecelakaan yang berorientasi kepada penanganan yang bersifat eksisting.

Penanganan yang dilakukan terhadap banyaknya peristiwa kecelakaan lalu lintas dapat berupa kerjasama dan penguatan koordinas antar lima instansi yang 4 mempunyai tanggung jawab di bidang keselamatan. Hal ini bertujuan untuk merealisasikan resolusi Perserikatan Bangsa-Bangsa (PBB) Nomor 64/255 tanggal 10 maret 2010 tentang *Improving Global Road Safety* melalui Program *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. Sebagai dasar dari pelaksanaan koordinasi antar pemangku kepentingan yang menangani masalah keselamatan di Indonesia sehingga di terbitkanlah Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 Tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Seiring berjalannya waktu kegiatan realisasi program ini di kuatkan dengan adanya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2017 Tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Peraturan yang menjadi dasar pelaksanaan program mewujudkan keselamatan jalan tersebut sangat mendukung berbagai langkah yang harus dilakukan oleh para pemangku kepentingan di bidang keselamatan jalan. Target dari dekade aksi keselamatan jalan di tahun 2020 adalah penurunan kecelakaan sebesar 50 % dan target penurunan kecelakaan pada tahun 2035 sebesar 80 %. Untuk mewujudkan target tersebut pemerintah Indonesia fokus pada pencegahan terjadinya kecelakaan lalu lintas berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 203 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Kegiatan Magang merupakan kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh para Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan untuk memenuhi kewajiban akademik. Pelaksanaannya berada di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dengan tujuan untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan para taruna/i secara langsung terkait kondisi nyata di dunia kerja Dinas Perhubungan yang menjadi tempat masing-masing kelompok Praktek Kerja Profesi serta tujuan lain dari pelaksanaan kegiatan ini adalah untuk menerapkan pengetahuan yang sudah di peroleh para taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) pada saat pelaksanaan Magang di Dinas Perhubungan masing-masing kelompok Magang. Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang

disesuaikan dengan dunia kerja nyata. Pelaksanaan kegiatan ini disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal, yang diharapkan dapat mengenal lebih jauh mengenai dunia kerja.

Hasil penelitian dalam pelaksanaan Magang ini dapat menggambarkan kondisi lalu lintas yang dilihat dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan pedoman bagi daerah terkait perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan. Magang ini bertujuan untuk menganalisis lokasi rawan kecelakaan dan juga memberikan usulan penanganan yang tepat untuk penanganan lokasi tersebut.

## **I.2 Tujuan**

Tujuan penulisan laporan Magang I Taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah :

1. Melakukan identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bekasi.
2. Memberikan rekomendasi penanganan terhadap daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kota Bekasi.

## **I.3 Manfaat**

Hasil dari kegiatan Magang I oleh Taruna/i progam studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) ini adalah sebuah Buku Kinerja Keselamatan Transportasi Jalan di Kota Bekasi yang bermanfaat antara lain :

1. Bagi Taruna, kegiatan Magang ini berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan tentang penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan dan penanganan daerah rawan kecelakaan di Kota Bekasi.
2. Bagi Pemerintah Kota Bekasi, hasil kegiatan Magang ini dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan progam dan kegiatan keselamatan transportasi jalan serta sebagai bahan pertimbangan dalam menangani kecelakaan lalu lintas.

3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan Magang ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan menjalin kerjasama dengan Pemerintah Kota Bekasi tentang lulusan dari Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) untuk bekerja.

#### **I.4 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan Magang di Kota Bekasi ini antara lain meliputi :

1. Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi :
  - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan populasi penduduk, populasi kendaraan, dan indeks keparahan.
  - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, faktor penyebab kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, usia, jenis kelamin, pekerjaan, waktu kejadian kecelakaan serta lokasi kejadian berdasarkan status jalan.
  - c. Identifikasi daerah lokasi rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan menggunakan berbagai metode disesuaikan dengan ketersediaan data disertai dengan pemetaannya.
  - d. Pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan berdasarkan tingkat risikonya.
2. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro atau daerah dengan bobot tertinggi berdasarkan hasil identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan. Adapun tahapannya antara lain:
  - a. Analisis kondisi lalu lintas
  - b. Analisis perilaku pengemudi
  - c. Analisis perilaku pejalan kaki
  - d. Analisis konflik lalu lintas
  - e. Inspeksi keselamatan jalan

- f. Usulan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan

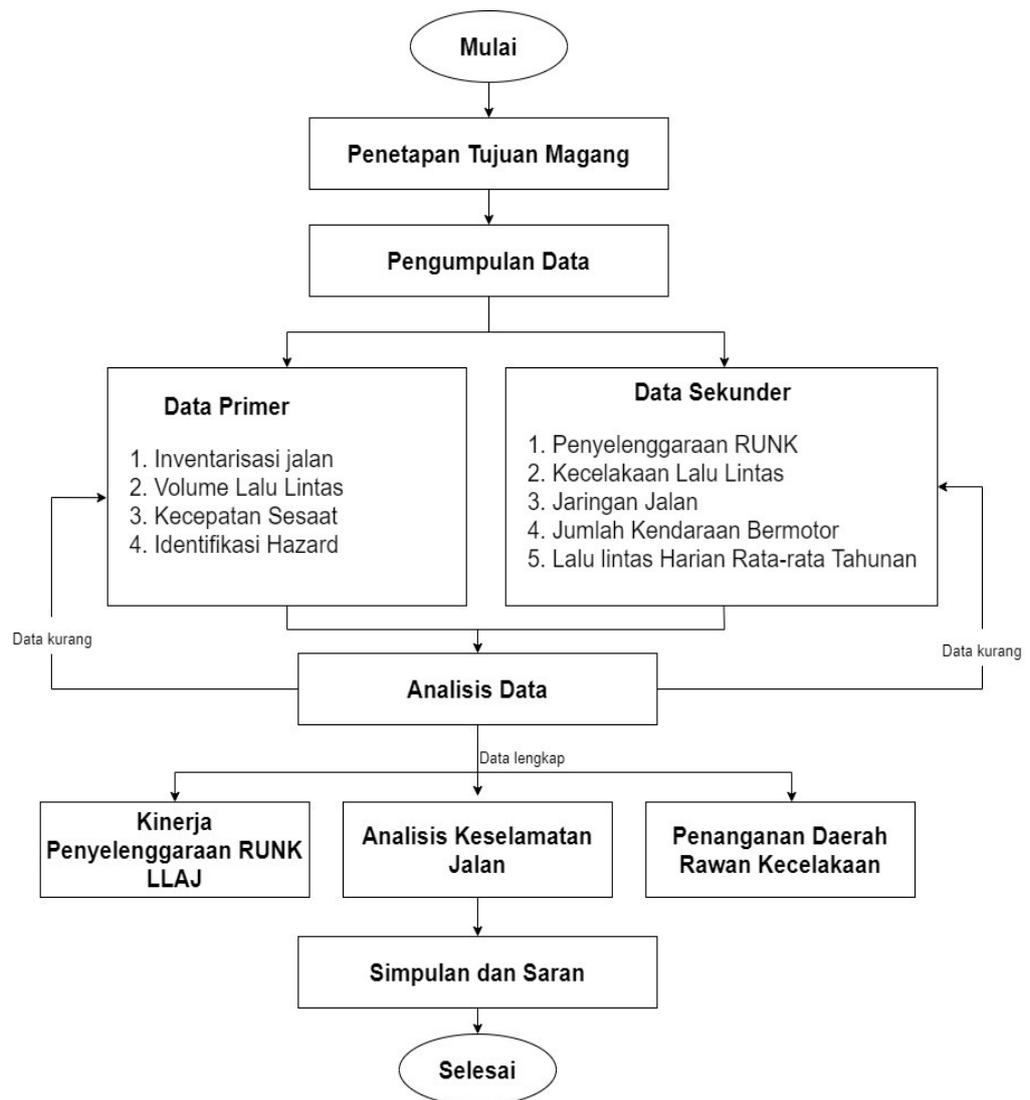
### **I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Pelaksanaan Magang I disesuaikan dengan kalender akademik Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dan telah memenuhi persyaratan dalam peraturan akademik. Magang I dilaksanakan pada tanggal 3 Oktober s.d. 30 Desember 2022 di Dinas Perhubungan Kota Bekasi.

## I.6 Sistematika Penulisan Laporan

### I.6.1 Bagan Alir

Pelaksanaan Magang I oleh taruna Politeknik Keselamatan Jalan Tahun 2022 dibagi menjadi tiga bagian utama, yaitu kinerja penyelenggaraan RUNK Jalan, analisis keselamatan jalan, dan penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan. Berikut merupakan bagan alir dari pelaksanaan Magang dapat dilihat pada Gambar I.1.



**Gambar I.1** Bagan Alir Pelaksanaan Magang I

### I.6.2 Pengumpulan Data Analisis Data

Pengumpulan dan analisis data adalah cara yang digunakan untuk memperoleh data dalam penelitian. Dalam pembuatan laporan hasil magang perlu persiapan dan langkah-langkah yang sistematis agar memperoleh hasil yang diharapkan.

Jenis data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder yang disusun berdasarkan tujuan pengumpulannya sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Setelah data-data terkumpul, langkah selanjutnya adalah mengolah data dengan analisis deskriptif. Berikut adalah rincian data yang diolah menjadi Buku Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan Kota Bekasi :

#### 1. Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan

Data primer dan sekunder yang dikumpulkan selanjutnya diolah dalam bentuk kinerja penyelenggaraan RUNK Jalan tahun 2021-2040. Berikut merupakan metode pengumpulan dan analisis data masing-masing aspek atau pilar dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan tahun 2021-2040.

##### a. Aspek Manajemen Keselamatan Jalan

Aspek manajemen keselamatan jalan dibahas sehubungan dengan peraturan keselamatan jalan dari sisi manajemen dan pengelolaannya. Peraturan dapat dikeluarkan oleh lembaga atau organisasi yang menangani masalah keselamatan transportasi di jalan. Pengumpulan data dari aspek Pilar I berupa pengumpulan data secara primer dan sekunder. Pengumpulan data sekunder didapatkan dari lembaga terkait dengan keselamatan transportasi jalan. Sedangkan untuk data primer, diperoleh dari hasil observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber.

##### 1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut :

##### a) Peraturan perundang-undangan di Kota Bekasi

- b) Rencana Pembangunan Jangka Menengah Daerah (RPJMD)
- c) Badan Pembangunan Daerah Kota Bekasi
- d) Rencana strategi Badan Pembangunan Daerah Kota Bekasi
- e) Rencana Aksi Daerah Kota Bekasi yang berkaitan dengan RUNK
- f) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis

b. Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan berupa wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek manajemen keselamatan jalan dilakukan di Badan Pembangunan Daerah dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

b. Aspek Jalan yang Berkeselamatan

Aspek jalan yang berkeselamatan berkaitan dengan penyelenggaraan jalan dapat memenuhi standar keselamatan. Pada aspek jalan yang

### I.6.3 Jadwal Kegiatan Magang

**Tabel I.1** Jadwal Kegiatan Magang 1

No	Kegiatan	Waktu												
		Minggu 1 3-7 Okt	Minggu 2 10-14 okt	Minggu 3 17-21 okt	Minggu 4 24-28 okt	Minggu 5 31-4 Nov	Minggu 6 7-11 Nov	Minggu 7 14-18 Nov	Minggu 8 21-25 Nov	Minggu 9 28-2 Des	Minggu 10 5-9 Des	Minggu 11 12-16 Des	Minggu 12 19-23 Des	Minggu 13 26-30 Des
1	Pengantaran Pegawai PKTJ	■												
2	Kegiatan Dishub Kota Bekasi													
2	Pengambilan dan mengolah data sekunder di Dishub	■												
4	Pengurusan dan penyebaran surat di Polres		■											
5	Kegiatan Dishub Kota Bekasi		■											
6	Pengambilan dan mengolah data sekunder di Polres		■											
7	Pengurusan dan penyebaran surat di Dinkes			■										
8	Kegiatan Dishub Kota Bekasi			■										
9	Pengambilan dan mengolah data sekunder di Dinkes			■										
10	Pengurusan dan penyebaran surat di Bappeda				■									
11	Kegiatan Dishub Kota Bekasi				■									
12	Pengambilan dan mengolah data sekunder di Bappeda				■									
13	Kunjungan Dosen PKTJ				■									
14	Pengurusan dan penyebaran surat di Dinas PUPR					■								
15	Kegiatan Dishub Kota Bekasi					■								
16	Pengambilan dan mengolah data sekunder di Dinas PUPR					■								
17	Kegiatan Dishub Kota Bekasi						■							
18	Menganalisis data Polres						■							
19	Survei Lokasi DRK						■							
20	Survei traffic counting Lokasi DRK						■							
21	Kegiatan Dishub Kota Bekasi							■						
22	Analisis data primer (hasi survei)							■						
23	Survei Lokasi DRK							■						
24	Kegiatan Dishub Kota Bekasi							■						
25	Survei traffic counting Lokasi DRK							■						
26	Kegiatan Dishub Kota Bekasi								■					
27	Survei Lokasi DRK								■					
28	Survei traffic counting Lokasi DRK								■					
29	Kegiatan Dishub Kota Bekasi								■					
30	Survei Lokasi DRK								■					
31	Survei traffic counting Lokasi DRK								■					
32	Kunjung Dosen PKTJ		■											
33	Analisis data primer (hasi survei)									■				
34	Kegiatan Dishub Kota Bekasi									■				
35	Penyusunan Laporan Magang										■			
35	Kegiatan Dishub Kota Bekasi										■			
35	Penyusunan Laporan Magang											■		
35	Kegiatan Dishub Kota Bekasi											■		
35	Seminar Hasil Magang 1 Dishub Kota Bekasi												■	