

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Keselamatan lalu lintas menjadi isu penting dalam transportasi khususnya yang harus dicapai oleh bangsa Indonesia. Menurut Undang- Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Namun demikian, berbagai upaya yang dilakukan oleh pemerintah untuk mengurangi angka kecelakaan tidaklah berjalan sesuai dengan keinginan.

World Health Organization (WHO) telah mempublikasikan bahwa setiap tahun telah tercatat 1,35 juta orang tewas akibat kecelakaan lalu lintas di dunia. Artinya, setiap 24 detik terdapat satu orang kehilangan nyawa di jalanan di seluruh dunia. Berdasarkan data Kepolisian Negara Republik Indonesia (2017), terdapat sekitar 98.419 kali kejadian kecelakaan lalu lintas. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas masih didominasi oleh faktor manusia dan faktor kendaraan.

Keselamatan jalan menjadi salah satu isu strategis global karena setiap tahunnya kecelakaan lalu lintas banyak terjadi dan menimbulkan kerugian, baik korban jiwa maupun kerugian material. Berdasarkan hal tersebut, majelis umum Persatuan Bangsa Bangsa (PBB) mendeklarasikan *Decade Of Action (DoA) For Road Safety 2011-2020*, yang bertujuan untuk mengurangi tingkat fatalitas korban kecelakaan lalu lintas jalan secara global dengan meningkatkan kegiatan yang dijalankan pada skala nasional, regional dan global. Pendeklarasian ini selaras dengan amanat Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan khususnya pada Pasal 203 untuk menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035. Untuk mendukung kesuksesan kegiatan atau program-program dan penguatan koordinasi antar pemangku kepentingan di bidang keselamatan jalan, pemerintah mengeluarkan Instruksi Presiden Nomor 4 Tahun 2013 tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan dan untuk melaksanakan Pasal 13 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 maka perlu adanya penetapan Peraturan Pemerintah tentang Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan

yang bertugas melakukan koordinasi antar instansi penyelenggara yang memerlukan keterpaduan dalam merencanakan dan menyelesaikan masalah Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Ketentuan mengenai Forum Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diatur dengan Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 2017 tentang Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Namun sampai dengan saat ini belum diketahui bagaimana penyelenggaraan kegiatan atau program-program tersebut di wilayah kabupaten/kota di Indonesia beserta penilaiannya. Maka pemerintah membagi tugas, fungsi dan kewenangan masing – masing Pilar Keselamatan, yaitu :

1. Pilar I Manajemen Keselamatan Jalan, bertanggung jawab untuk mendorong terselenggaranya koordinasi antarpemangku kepentingan dan terciptanya kemitraan sektoral guna menjamin efektivitas dan keberlanjutan pengembangan dan perencanaan strategis keselamatan jalan pada level nasional, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Badan Perencanaan Pembangunan Nasional (Bappenas).
2. Pilar II Jalan Yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk menyediakan infrastruktur jalan yang berkeselamatan dengan melakukan perbaikan pada tahap perencanaan, desain, konstruksi, dan operasional jalan, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (PUPR).
3. Pilar III Kendaraan Yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk memastikan bahwa setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah mempunyai standar keselamatan yang tinggi, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Perhubungan.
4. Pilar IV Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan, bertanggung jawab untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan mengembangkan program yang komprehensif berupa peningkatan penegakan hukum dan pendidikan, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kepolisian Republik Indonesia.
5. Pilar V Penanganan Korban Pasca Kecelakaan, bertanggung jawab untuk meningkatkan penanganan tanggap darurat pasca kecelakaan dengan

meningkatkan kemampuan pemangku kepentingan terkait, instansi yang bertanggung jawab pada pilar ini adalah Kementerian Kesehatan.

Dalam penyusunan RUNK pemerintah menetapkan target jangka panjang dengan tujuan utama untuk menurunkan angka fatalitas kecelakaan. Target jangka panjang dalam penyelenggaraan keselamatan jalan di Indonesia ditetapkan target setiap 5 tahunan yaitu pada tahun awal pembuatan RUNK tahun 2010 dimana menetapkan sasaran 0% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 3,93. Pada rentang tahun 2011 – 2015 sasaran penurunan sebesar 20% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 3,14. Pada rentang tahun 2016 – 2020 ditetapkan sasaran 50% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 1,96. Tahun 2021 – 2025 ditetapkan sasaran 65% dengan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan 1,37. Sedangkan untuk 2026 – 2030 dengan sasaran 75% indeks fatalitas 0,98 dan tahun 2031 – 2035 dengan sasaran 80% indeks fatalitas per 10.000 kendaraan yaitu 0,79. Namun dalam kenyataannya target penurunan kecelakaan hingga saat ini belum mencapai target. Oleh karena itu diperlukan adanya upaya – upaya peningkatan keselamatan jalan. Pada RUNK tidak hanya mengatur penurunan kecelakaan per 10.000 kendaraan namun juga per 100.000 jumlah penduduk dalam setiap tahunnya.

RUNK menggunakan indikator angka kematian per 100.000 populasi penduduk dan *Case Fatality Rate* (CFR) sebagai alat untuk mengukur kinerja keselamatan RUNK. Pada Buku Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 – 2035 dijelaskan bahwa pada tahun 2010 angka kematian per 100.00 populasi sebesar 13,15 dan ditargetkan tahun 2020 dan 2035 mengalami penurunan sebesar 50% (6,75) dan 80% (2,63). Nilai CFR tahun 2010 sebesar 50,70% dan ditargetkan tahun 2020 dan 2035 menjadi 25,35% (penurunan 50%) dan 10,14% (penurunan 80%)

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 Magang 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.

Kota Surakarta dipilih menjadi salah satu lokasi studi Kegiatan Magang ini dapat menggambarkan kondisi lalu lintas yang dilihat dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan pedoman bagi daerah terkait perencanaan perbaikan. Kota Surakarta menjadi salah satu kota dengan kegiatan yang menarik banyak pengunjung dari daerah sekitar. Dengan demikian aktifitas transportasi pariwisata maupun transportasi logistik di Kota Surakarta sangat ramai, sehingga muncul permasalahan transportasi di kota tersebut. Kota Surakarta adalah wilayah otonom dengan status Kota di bawah Provinsi Jawa Tengah, Indonesia, dengan penduduk 522.728 jiwa (2021) dan kepadatan 11,771/km². Kota dengan luas 46 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 Surakarta dan Malang menurut jumlah penduduk. Kota Surakarta merupakan kota yang menjadi sentral di daerah Karesidenan Surakarta. 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 tahun 2022 Kota Surakarta menjadi tujuan utama para pemudik saat lebaran. 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 serta tol transJawa wilayah Surakarta sudah dibuka, namun itu belum cukup membantu mengurangi permasalahan yang ada. Hal ini yang mendasari kelompok kami memilih Kota Surakarta menjadi lokasi studi kasus kami.

Maka dari itu Tim Magang Kota Surakarta akan melakukan pengkajian dan analisis terhadap permasalahan yang ada terutama yang bersangkutan dengan keselamatan transportasi jalan yang terangkum dalam "LAPORAN MAGANG I DI KOTA SURAKARTA".

I.2. Tujuan

Tujuan penyusunan Laporan Magang I dalam Kegiatan Magang taruna/I Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

1. Mengetahui Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan di Kota Surakarta berdasarkan pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) 2011-2035.
2. Menganalisis tingkat kecelakaan serta mengidentifikasi lokasi rawan kecelakaan di Kota Surakarta.
3. Memberikan rekomendasi yang dapat diterapkan guna meningkatkan keselamatan lalu lintas jalan di Kota Surakarta.

I.3. Manfaat

Keluaran dari kegiatan Magang taruna dan taruni program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) ini adalah sebuah Laporan Magang I di Kota Surakarta yang bermanfaat antara lain:

1. Bagi taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, kegiatan MAGANG ini berguna untuk:
 - a. Mampu beradaptasi dan bersosialisasi dengan dunia kerja
 - b. Menjalinkan 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
2. Bagi Pemerintah Kota Surakarta, khususnya Satuan Kerja Perangkat Daerah yang mempunyai bagian di dalam penyelenggaraan RUNK Jalan, hasil kegiatan ini dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan program 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 RSTJ dan untuk menjalin kerja sama dengan Pemerintah Kota Surakarta tentang lulusan dari PKTJ untuk bekerja.

I.4. Ruang Lingkup

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

1. Penyelenggaraan keselamatan transportasi jalan didasarkan pada program dan kegiatan di dalam 5 (lima) pilar Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK).
2. Analisis keselamatan jalan merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala makro yang meliputi:
 - a. Tingkat kecelakaan berdasarkan populasi penduduk, populasi kendaraan, total panjang jalan, dan indeks keparahan.
 - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, factor penyebab kecelakaan, jenis kendaraan yang terlibat, usia, jenis kelamin, pekerjaan dan pendidikan, waktu kejadian kecelakaan serta lokasi kejadian berdasarkan status jalan.

- c. Identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan menggunakan berbagai metode disesuaikan dengan ketersediaan data disertai dengan pemetaannya.
 - d. Pemingkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan berdasarkan tingkat risikonya.
3. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro di 5 (lima) lokasi 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

Magang 1 akan dilaksanakan selama 3 bulan yaitu dimulai pada tanggal 3 Oktober 2022 sampai 30 Desember 2022. Dengan lokasi Magang 1 di Dinas Perhubungan Kota Surakarta.

I.6. Sistematika Penulisan Laporan

Laporan Magang I di Kota Surakarta ditulis dengan sistematika sebagai berikut:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup dan sistematika laporan.

BAB II : GAMBARAN UMUM

Pada bab ini menjelaskan tentang lokasi pelaksanaan praktik, metode pelaksanaan, pengumpulan data, jadwal kegiatan praktik.

BAB III : KINERJA PENYELENGGARAAN RUNK

Pada bab ini menjelaskan tentang penyelenggaraan program dan kegiatan dalam lima pilar RUNK Jalan yang meliputi manajemen keselamatan transportasi jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, penanganan korban paska kecelakaan dan pembahasan.

BAB IV : PROFIL KESELAMATAN JALAN

Pada bab ini menjelaskan tentang tingkat kecelakaan, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi daerah rawan kecelakaan, dan perangkaan daerah rawan kecelakaan.

BAB V : PENANGANAN DAERAH RAWAN KECELAKAAN

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

BAB VI : KESIMPULAN DAN SARAN

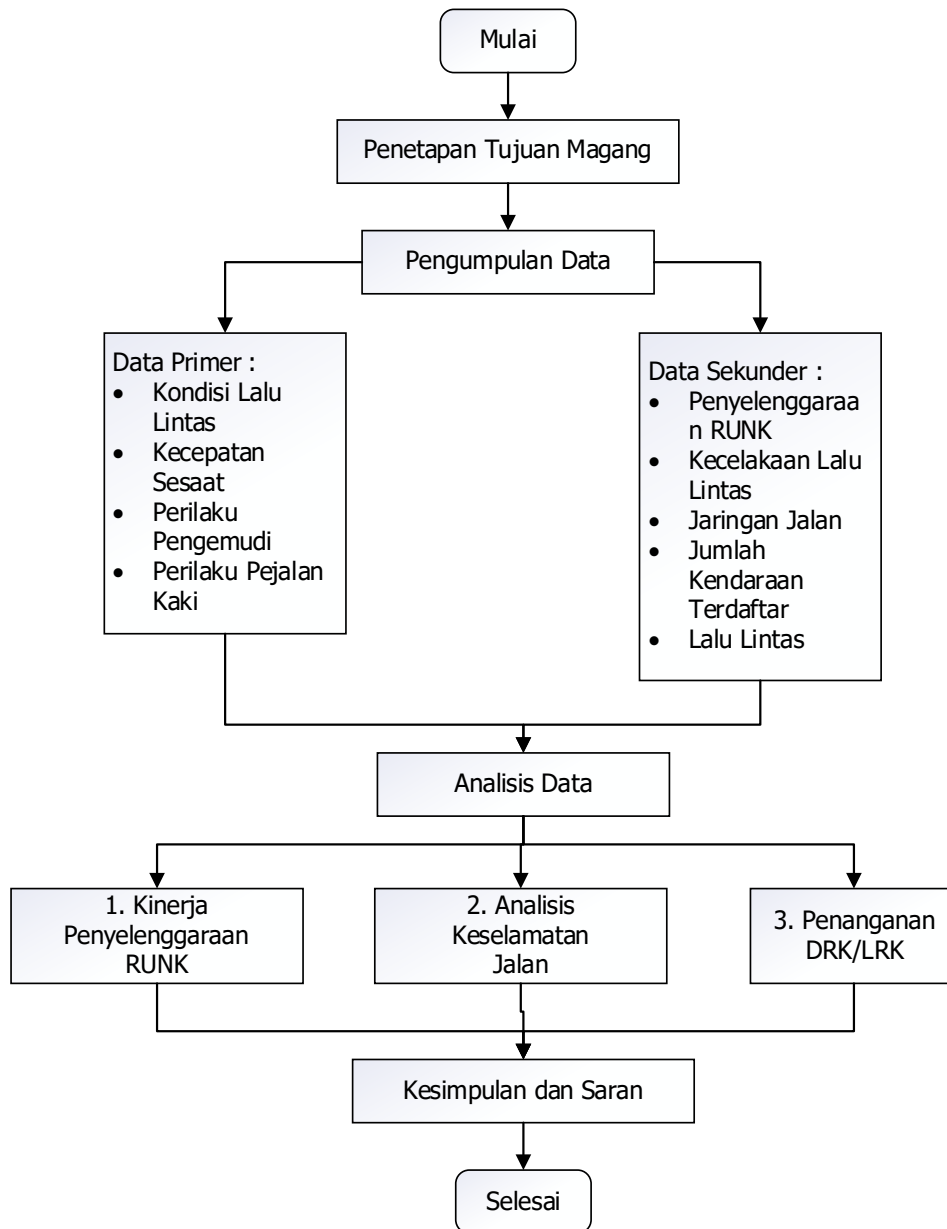
Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang telah dilakukan.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

I.6.1. Bagan Alir

Pelaksanaan magang ini 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 dibawah ini:



Gambar I. 1 Bagan Alir Pengumpulan Data

I.6.2. Pengumpulan dan Analisis Data

Data yang dibutuhkan dalam penyusunan Laporan Magang I di Kota Surakarta adalah berupa data primer dan data sekunder untuk kebutuhan analisis pada tiga bagian utama dalam buku kinerja keselamatan transportasi jalan ini. Data – data yang

digunakan adalah data primer dan data sekunder yang dikompilasikan berdasarkan tujuan pengumpulannya sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Setelah data primer dan sekunder terkumpul, maka selanjutnya adalah mengolah data-data tersebut dengan analisis deskriptif.

Berikut merupakan rincian data yang diolah menjadi Laporan Magang I Kota Surakarta:

1. Kinerja Penyelenggaraan Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan

Data sekunder maupun primer yang sudah didapatkan 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 Jalan tahun 2021 – 2040.

a. Aspek Manajemen Keselamatan Jalan

Aspek manajemen keselamatan jalan akan dijelaskan mengenai peraturan terkait keselamatan transportasi jalan dari segi manajemen atau pengelolaannya. Peraturan tersebut dapat dikeluarkan dari institusi atau organisasi yang menangani masalah keselamatan transportasi jalan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar I adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait dengan keselamatan transportasi jalan. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

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

2) Data Primer

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

b. Aspek Jalan yang Berkeselamatan

Aspek jalan yang berkeselamatan berkaitan dengan penyelenggaraan jalan yang dapat memenuhi standar keselamatan. Dalam aspek jalan yang berkeselamatan, instansi yang berkaitan langsung dengan pilar II ini adalah Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Kota Surakarta. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait dengan keselamatan transportasi jalan. Untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

- a) Rencana strategi Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kota Surakarta.
- b) Rencana kerja Dinas PU Bina Marga dan Cipta Karya Kota Surakarta.
- c) Data umum jalan, jaringan jalan dan jembatan.
- d) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

2) Data Primer

Data primer diperoleh melalui survei langsung yakni wawancara dengan narasumber terkait. Survei aspek jalan yang berkeselamatan dilakukan di Dinas Pekerjaan Umum Bina Marga dan Cipta Karya Kota Surakarta dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

c. Aspek Kendaraan yang Berkeselamatan

Aspek kendaraan yang berkeselamatan menjelaskan terkait penyelenggaraan setiap kendaraan yang digunakan di jalan telah memenuhi standar keselamatan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar III adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Dinas Perhubungan Kota

Surakarta.

Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

- 1) Data Sekunder Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:
 - a) Data kendaraan bermotor wajib uji (KBWU)
 - b) Data kendaraan tidak lulus uji
 - c) Data penghapusan (*scrapping*) kendaraan
 - d) Data penyelenggaraan terminal
 - e) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

- 2) Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek kendaraan yang berkeselamatan dilakukan oleh Dinas Perhubungan Kota Surakarta dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK

- d. Aspek Perilaku Pengguna Motor

Aspek perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan terdapat pada pilar IV. Instansi yang terkait adalah Polda Kota Surakarta. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar IV adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Polresta Kota Surakarta. Pengumpulan data sekunder berupa data kecelakaan dari tahun 2017 s.d tahun 2021 diperoleh dari SATLANTAS Polresta Kota Surakarta. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

- 1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Data kecelakaan selama 5 (lima) tahun terakhir yakni tahun 2017 s.d tahun 2021
- b) Data korban kecelakaan berdasarkan usia
- c) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis kelamin
- d) Data korban kecelakaan berdasarkan profesi

- e) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis kendaraan
- f) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis tabrakan
- g) Data korban kecelakaan berdasarkan tingkat pendidikan
- h) Data korban kecelakaan berdasarkan waktu kejadian
- i) Data korban kecelakaan berdasarkan jenis jalan
- j) Data korban kecelakaan berdasarkan penyebab kecelakaan
- k) Notulen sosialisasi dan kampanye keselamatan jalan
- l) Data kepemilikan SIM
- m) Data SOP penyelenggaraan SIM
- n) Data pelanggaran lalu lintas
- o) Notulen sosialisasi dan kampanye keselamatan

2) Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dilakukan di SATLANTAS Polresta Kota Surakarta dengan memperhatikan indikator - indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

e. Aspek Penanganan Korban Pasca Kecelakaan

Aspek penanganan korban pasca kecelakaan merupakan aspek penting karena menyangkut nyawa korban manusia. Aspek penanganan korban pasca kecelakaan akan menjelaskan mengenai layanan medis dalam penanganan kecelakaan. Pengumpulan data yang dilakukan pada aspek pilar V adalah dengan pengumpulan data secara sekunder dan primer. Pengumpulan data sekunder diperoleh dari instansi terkait yakni Dinas Kesehatan Kota Surakarta dan PT. Jasa Raharja Kota Surakarta. Sedangkan untuk data primer dilakukan dengan cara observasi langsung melalui wawancara dengan narasumber terkait.

1) Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut:

- a) Rencana strategi Dinas Kesehatan Kota Surakarta
- b) Rencana kerja Dinas Kesehatan Kota Surakarta

- c) SOP pengajuan asuransi kecelakaan lalu lintas
- d) Data jumlah pengajuan asuransi
- e) Persyaratan pengajuan asuransi untuk korban kecelakaan
- f) Referensi lain seperti buku, dokumen maupun bahan literatur lainnya sebagai bahan acuan untuk kebutuhan analisis.

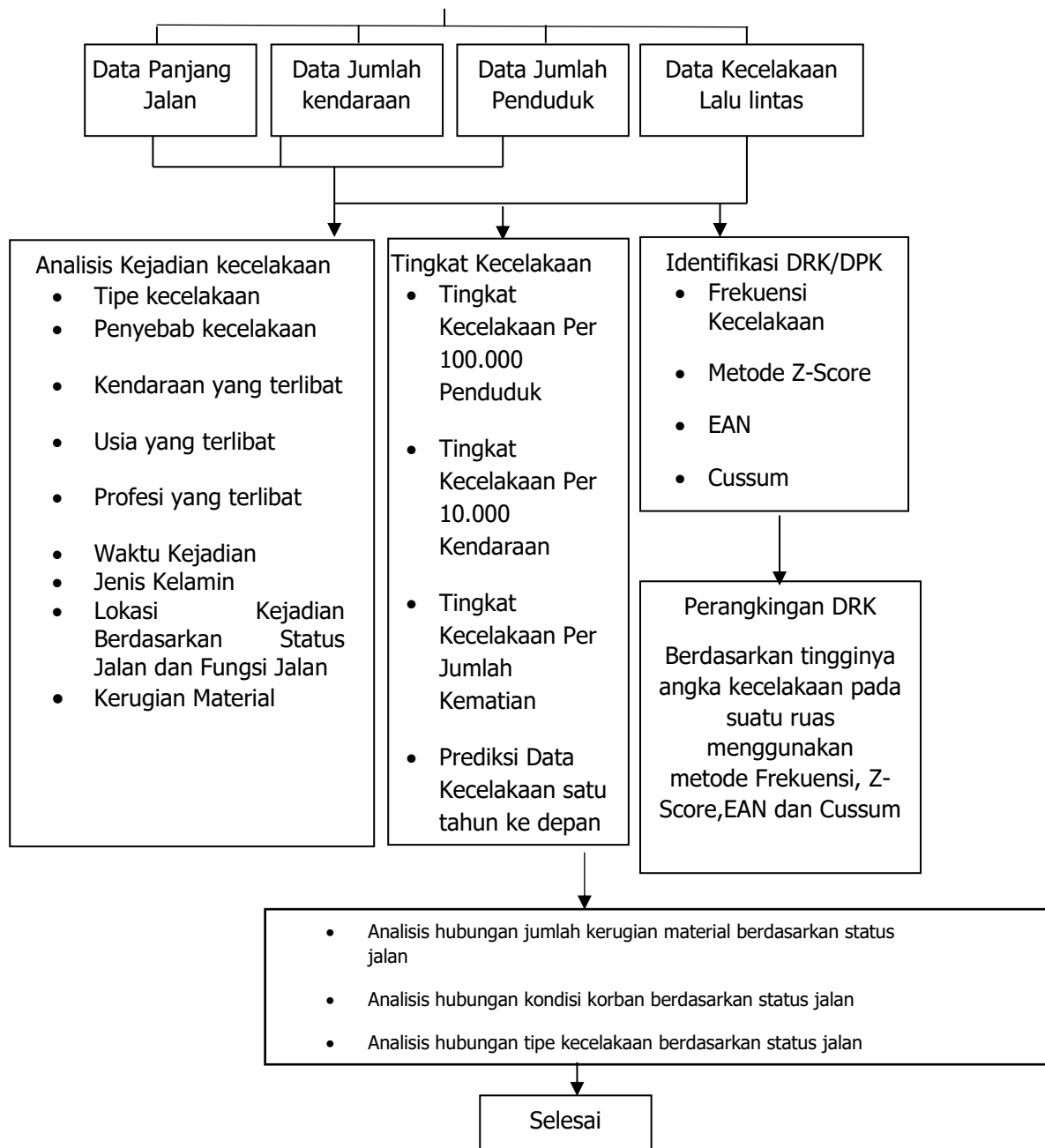
2) Data Primer

Pengumpulan data primer dilakukan melalui survei lapangan yakni wawancara langsung dengan narasumber terkait. Survei aspek penanganan korban pasca kecelakaan dilakukan di Dinas Kesehatan dan PT. Jasa Raharja Kota Surakarta dengan memperhatikan indikator-indikator dalam penyelenggaraan RUNK.

2. Analisis Keselamatan Jalan

Analisis keselamatan jalan merupakan kegiatan yang dilakukan dalam rangka mengetahui kondisi keselamatan jalan di Kota Surakarta dilihat dari karakteristik kecelakaan lalu lintas sampai dengan melakukan identifikasi daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas. Pelaksanaan kegiatan ini diawali dengan melakukan pengumpulan data sekunder yang ada di beberapa instansi antara lain berupa data kecelakaan lalu lintas dalam kurun waktu 5 (lima) tahun terakhir, panjang jalan, jumlah penduduk, dan jumlah kendaraan.

Mulai

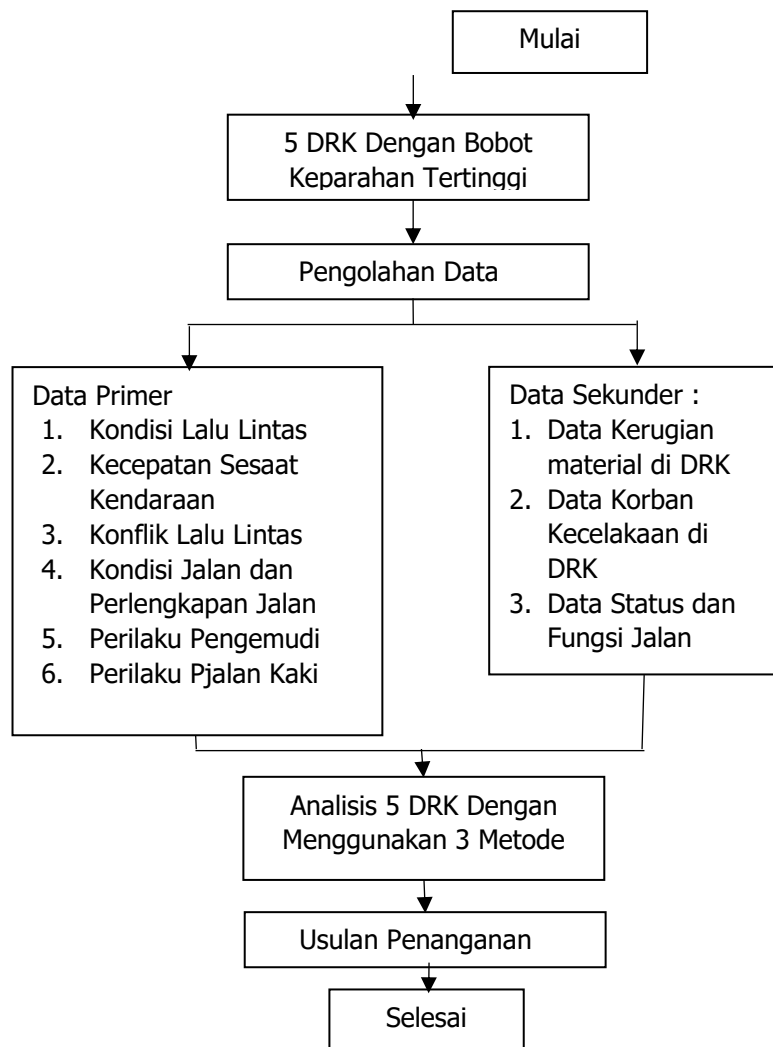


Gambar I. 2 Bagan Alir Analisis Keselamatan Jalan

3. Penanganan Daerah Rawan Kecelakaan

Penanganan DRK dalam kegiatan magang ini didasarkan pada hasil pembobotan keparahan di setiap DRK yang mana DRK yang akan dilakukan penanganan adalah 5 (lima) DRK dengan bobot keparahan yang paling tinggi.

Penanganan diawali dengan melakukan identifikasi terhadap karakteristik DRK dari karakteristik tabrakan, kondisi lalu lintas, kecepatan, perilaku pengguna jalan, perilaku pejalan kaki, konflik lalu lintas, dan standar keselamatan jalan, kemudian dari hasil analisis akan diusulkan penanganan DRK disesuaikan dengan karakteristik masing-masing DRK sehingga tingkat kecelakaan atau resiko kecelakaannya dapat diturunkan.



Gambar I. 3 Bagan Alir Identifikasi DRK

I.6.3. Jadwal Kegiatan Magang

Kegiatan Magang dilaksanakan dalam rangka penyusunan Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kota Surakarta selama 3 (tiga) bulan dengan rincian kegiatan sebagai berikut:

No.	Kegiatan	Jadwal/Bulan											
		Oktober				November				Desember			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Orientasi Dinas												
2	Perizinan pengambilan data di Dinas Perhubungan Kabupaten Sidoarjo												
3	Perizinan pengambilan data di Kepolisian Resor Kabupaten Sidoarjo												
4	Perizinan pengambilan data di Bapeda Kabupaten Sidoarjo												
5	Perizinan pengambilan data di Dinas PUPUR Kabupaten Sidoarjo												
6	Perizinan pengambilan data di Dinas kesehatan Kabupaten Sidoarjo												
7	Analisis Data												
8	Penyusunan draf laporan												
9	Survei lapangan												
10	Analisis Survei lapangan												
11	Penyusunan laporan magang 1												

Gambar I. 4 Agenda Kegiatan Magang