

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

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

Keselamatan lalu lintas menjadi isu penting yang harus dicapai dalam rangka mewujudkan transportasi yang lebih baik di Indonesia. Keselamatan lalu lintas sangat erat kaitannya dengan kecelakaan lalu lintas. Menurut (UU No. 22 Tahun 2009) 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 UU tersebut juga mendefinisikan 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. Dari pengertian keselamatan lalu lintas di atas maka dapat disimpulkan bahwa keselamatan lalu lintas adalah suatu keadaan terhindarnya seseorang dari resiko kecelakaan dan keselamatan adalah bagian yang tidak terpisahkan dari transportasi.

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menjadi hal penting yang harus segera ditangani. Tidak hanya di Indonesia di Blitar sendiri banyak kasus kecelakaan yang terjadi khususnya pada kendaraan berat berupa truk angkutan tebu. Salah satunya kasus truk tebu yang mengalami rem blong dan hamper terjun ke jurang pada ktanggal 12 Oktober 2022 (*Rem Blong, Truk Bermuatan Tebu Nyaris Terjun Ke Jurang Di Blitar, 2022*). 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. Rencana Umum

Nasional Keselamatan (RUNK) 2011-2035 disusun dengan tujuan untuk memberikan pedoman bagi para pemangku kebijakan agar dapat merencanakan dan melaksanakan penanganan keselamatan jalan secara terkoordinir dan selaras.

Penyusunan RUNK Jalan ini menggunakan pendekatan 5 (lima) pilar keselamatan jalan yang meliputi manajemen keselamatan jalan, jalan yang berkeselamatan, kendaraan yang berkeselamatan, perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan dan penanganan korban pasca kecelakaan. Pencapaian target RUNK ini menggunakan strategi sistem lalu lintas jalan yang berkeselamatan, yaitu penyelenggaraan lalu lintas jalan yang mengakomodasi human error dan kerentanan tubuh manusia, yang diarahkan untuk memastikan bahwa kecelakaan lalu lintas jalan tidak mengakibatkan kematian dan luka berat.

Tingkat kecelakaan menurut (Pusat Litbang Prasarana Transportasi, 2004) 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 di buat dengan menghitung tingkat keterlibatan dalam kecelakaan dengan kategori pengguna jalan, umur, jenis kelamin dan tingkat keparahan kecelakaan. Dalam (Direktorat Jendral Perhubungan Darat, 2007), daerah rawan kecelakaan di bedakan 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 I 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 I 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 I di Dinas Perhubungan masing-masing kelompok Magang I. 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 I 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 I ini bertujuan untuk menganalisis lokasi rawan kecelakaan dan juga memberikan usulan penanganan yang tepat untuk penanganan lokasi tersebut.

## **I.2 Ruang Lingkup Penelitian**

Ruang lingkup kinerja keselamatan transportasi jalan yang dimaksud dalam kegiatan Magang I di Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar 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, dan indeks keparahan.
  - b. Analisis kejadian kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan, factor 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.
3. Penanganan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas merupakan analisis kecelakaan lalu lintas dalam skala mikro di 3 (tiga) 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.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan penyusunan buku kinerja keselamatan transportasi jalan dalam Magang I Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan adalah:

1. Mengetahui Kinerja Penyelenggaraan Keselamatan Jalan di Kabupaten Blitar berdasarkan pedoman Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) 2011-2035

2. Melakukan identifikasi dan pemeringkatan daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Blitar
3. Memberikan rekomendasi penanganan terhadap daerah rawan kecelakaan atau daerah potensi kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Blitar.

#### **I.4 Manfaat Penelitian**

Hasil dari kegiatan Magang I Taruna/i program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) ini adalah sebuah Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar yang bermanfaat antara lain :

1. Bagi Taruna, kegiatan Magang I 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 wilayah kabupaten.
2. Bagi Pemerintah Kabupaten Blitar, hasil kegiatan Magang I 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 I ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan system pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Diploma IV Rekayasa Sistem Transportasi Jalan dan menjalin kerjasama dengan Pemerintah Kabupaten Blitar tentang lulusan dari Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) untuk bekerja.

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

Pelaksanaan Magang I di Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar disesuaikan dengan kalender akademik Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dan telah memenuhi persyaratan dalam peraturan akademik. Magang I dilaksanakan selama 90 hari di Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar.



## **I.6 Sistematika Penulisan Laporan**

Laporan Magang I di Dinas Perhubungan Kabupaten Blitar ditulis dengan sistematika sebagai berikut:

### **BAB I : PENDAHULUAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan tempat pelaksanaan praktik dan sistematika penulisan laporan.

### **BAB II : GAMBARAN UMUM**

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

### **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 : ANALISIS KESELAMATAN JALAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang indeks fatalitas, analisis kejadian kecelakaan, identifikasi daerah lokasi rawan kecelakaan dan perangkingan 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