

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kabupaten Kerinci adalah salah satu dari 11 Kabupaten/Kota di Provinsi Jambi yang berada paling Barat dari Provinsi Jambi yang berbatasan langsung dengan Provinsi Sumatera Barat dan Provinsi Bengkulu dengan luas wilayah 3.328 km<sup>2</sup>. Kabupaten Kerinci memiliki karakteristik fisik yang berbeda dengan daerah lainnya di Provinsi Jambi. Berdasarkan karakter topografinya, Kabupaten Kerinci merupakan wilayah yang didominasi oleh perbukitan dan pegunungan dengan sebagian besar wilayahnya (78%) terdapat pada ketinggian 1.000 mdpl yang dilewati oleh rangkaian pegunungan Bukit Barisan (Dinas PU Kab. Kerinci, 2015). Saat ini Kabupaten Kerinci tergolong dalam kategori daerah kota/kabupaten berkembang yang sedang giat-giatnya membangun infrastruktur Jalan Kabupaten.

Pembangunan infrastruktur jalan Kabupaten Kerinci memiliki nilai yang strategis untuk mendukung perkembangan dan pertumbuhan ekonomi kabupaten. Tetapi, dari sisi lainnya ternyata muncul beberapa permasalahan yang berkaitan dengan pengelolaan infrastruktur jalan, seperti kecelakaan lalu lintas kendaraan akibat defisiensi keselamatan infrastruktur jalan. Lebih dari 1,2 juta jiwa hilang setiap tahun akibat Kecelakaan lalu lintas yang berdampak besar pada kemajuan suatu negara karena hal ini menelan biaya 2,7% dari PDB pemerintah di negara-negara berpenghasilan tinggi dan 2,2% PDB di negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah (Wijnen & Stipdonk, 2016). Tingginya tingkat

kecelakaan ini disebabkan oleh berbagai faktor. Menurut Undang-undang No. 22 tahun 2009, kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, ketidaklaikan jalan, dan lingkungan. Kondisi perkerasan jalan secara signifikan memberikan pengaruh terhadap keselamatan lalu lintas. Ketika Perilaku atau kebiasaan manusia dalam mengemudi sulit untuk diperbaiki disinilah permasalahan mulai muncul. Sehingga pada permasalahan ini otoritas jalan dituntut untuk bisa memperbaiki sistem yang dapat meminimalisir terjadinya kesalahan pengemudi kendaraan. Jalan harus dapat menjelaskan dirinya sendiri agar kesalahan manusia saat mengemudi dapat diakomodasi maka perlu mendesain ulang sistem transportasi jalan (Theeuwes & Godthelp, 1995) dan menciptakan lingkungan jalan yang lebih memaafkan (Wegman & L.T. Aarts, 2013). Dapat disimpulkan bahwa peningkatan manajemen keselamatan infrastruktur jalan merupakan komponen kunci untuk peningkatan keselamatan jalan (Luca Persia, 2016)

Pemerintah Republik Indonesia telah menyusun Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 – 2035 berisikan tentang bagaimana strategi Indonesia dalam mencapai target keselamatan jalan yaitu dengan (1) manajemen keselamatan jalan; (2) jalan yang berkeselamatan; (3) kendaraan yang berkeselamatan; (4) perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan; dan (5) penanganan korban pasca kecelakaan. Dalam catatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) jalan berkeselamatan setidaknya harus memenuhi aspek *regulating road*, aspek *self explaining road*, serta aspek *forgiving road*. Terdapat dua proses untuk mencapai jalan berkeselamatan yaitu proses

proaktif, berupa kegiatan audit keselamatan jalan dan proses reaktif, berupa investigasi lokasi rawan kecelakaan (*blackspot*)

Audit keselamatan jalan merupakan suatu pendekatan perbaikan terhadap kondisi desain geometri, bangunan pelengkap jalan, fasilitas pendukung jalan yang berpotensi mengakibatkan konflik lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas melalui suatu konsep pemeriksaan jalan yang komprehensif, sistematis, dan independen (Departemen Pekerjaan Umum, 2005). Kegiatan audit keselamatan jalan ini dilakukan pada setiap tahapan kegiatan proyek yaitu mulai dari tahap *Feasibility Study* sampai tahap beroperasinya suatu jalan/ tahap jalan eksisting.

Dalam upaya meningkatkan keselamatan jalan selama tahap pembangunan jalan, pihak otoritas jalan harus merencanakan *Detail Engineering Design* (DED) Jalan yang memenuhi aspek Jalan yang berkeselamatan untuk menurunkan tingkat kecelakaan pada jalan raya. Audit keselamatan jalan dapat menggambarkan potensi ketidaksesuaian desain pada DED yang dapat menyebabkan kecelakaan. Audit keselamatan jalan tercatat dapat menurunkan tingkat kecelakaan sampai dengan 27% dari total penyebab kecelakaan lalu lintas (Huvarinen, Svatkova, Oleshchenko, & Pushchina, 2017). Audit keselamatan jalan telah banyak dilakukan di Indonesia dan menghasilkan berbagai rekomendasi dalam hal peningkatan standar keselamatan jalan tetapi rekomendasi yang dihasilkan tidak pernah menjadi acuan untuk meningkatkan keselamatan jalan pada tahap perencanaan jalan.

Menurut informasi dari salah satu staff pegawai dinas PUPR Kabupaten Kerinci bahwa pelaksanaan audit jalan relatif belum

terealisasi. Berdasarkan uraian diatas maka dirasa perlu untuk dilakukan Tinjauan audit keselamatan jalan pada dokumen *Detail Engineering Design* (DED) pada jalan Kabupaten Kerinci agar dapat diketahui bagaimana implementasi jalan berkeselamatan pada beberapa ruas jalan di Kabupaten Kerinci dan memberikan rekomendasi dari hasil evaluasi agar dapat mengeliminasi ketidaksesuaian *Detail Engineering Design* (DED) yang menimbulkan potensi kecelakaan lalu lintas. Peninjauan Audit Keselamatan Jalan ini menggunakan Pedoman Audit Keselamatan Jalan No. Pd T-17- 2005-B dan *checking list* yang terdapat pada lampiran C Daftar Periksa C: AKJ untuk Tahap Detail Desain, serta peraturan-peraturan, standar, dan pedoman yang berlaku.

## **1.2 Tujuan dan Manfaat**

Tujuan dari penelitian ini yaitu :

1. Melakukan Audit Keselamatan terhadap dokumen DED dari tiga ruas Jalan Kabupaten
2. Membuat rekomendasi perbaikan terhadap Dokumen DED agar memenuhi aspek jalan yang berkeselamatan.

Manfaat dari penelitian ini agar dapat dijadikan sebagai pertimbangan dalam peningkatan infrastruktur jalan di Kabupaten Kerinci serta memberikan rekomendasi kepada otoritas jalan tentang implementasi jalan berkeselamatan guna untuk mencegah/mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan di jalan raya.

### 1.3 Batasan Masalah

Dalam penelitaian ini penulis membatasi pokok pembasahan sebagai berikut :

1. Detail Engineering Design (DED) yang di audit adalah gambar kerja pada tiga ruas jalan di Kabupaten Kerinci dengan status jalan kabupaten yaitu Jln. Koto Rendah-Sungai Gelampek (2020), Jln. Hiang-Pungut (2018), dan Jln.Kelok Sago-Sanggaran Agung (2020)
2. Peninjauan Audit keselamatan jalan dilakukan dengan Pedoman Audit Keselamatan Jalan No. Pd T-17- 2005-B dan *checking list* yang terdapat di dalam pedoman tersebut pada lampiran C Daftar Periksa C: AKJ untuk Tahap Detail Desain
3. Untuk daftar periksa 3.11 tentang Persiapan Konstruksi dan 3.12 tentang Aspek Keselamatan Lainnya tidak di periksa karena penelitian ini difokuskan pada DED saja.