

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Keselamatan Jalan

Secara umum keselamatan infrastruktur jalan dapat diartikan sebagai upaya dalam menanggulangi kecelakaan yang terjadi di jalan raya (*Road Crash*), yang tidak hanya disebabkan oleh faktor kondisi kendaraan maupun pengemudi, namun disebabkan pula oleh banyak faktor, antara lain: kondisi alam (cuaca), desain ruas jalan (alinyemen vertikal dan horizontal, jarak pandang henti dan menyiap, kondisi kerusakan perkerasan jalan, kelengkapan rambu atau petunjuk jalan, pengaruh budaya dan pendidikan masyarakat sekitar jalan dan bahkan peraturan/kebijakan lokal yang berlaku dapat secara tidak langsung memicu terjadinya kecelakaan di jalan raya, misalnya penetapan lokasi sekolah dasar di pinggir jalan arteri dll.

Warpani (2002) mengatakan bahwa berbagai upaya pengendalian lalu lintas melalui rekayasa dan upaya lain, selain bertujuan melancarkan arus lalu lintas, yang utama adalah menjamin keselamatan berlalu lintas. Konsep sampai dengan selamat adalah upaya menghindarkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.

1. Kurangnya usaha yang dilakukan untuk memperbaiki lokasi-lokasi yang berbahaya atau membuat rencana desain jalan yang lebih memperhatikan keselamatan.

Menurut Direktorat Jendral Perhubungan Darat (2006) ada beberapa permasalahan dalam transportasi, baik secara umum, teknik, sosial, maupun institusional.

1. Umum

Semakin rendahnya kesadaran tertib berlalu lintas. Hal ini dapat dilihat dari pemakai jalan yang menyeberang seenaknya dan masih banyak kasus lain yang dapat dijumpai di jalan. Ditambah dengan belum tersosialisasinya keselamatan jalan dan belum terkontrolnya sistem pengawasan dan pengendalian transportasi di jalan dan terminal.

2. Teknik

Jika ditinjau dari sarana dan prasarana, ternyata belum mendukung sepenuhnya. Hal ini dapat dijumpai di jalan seperti jalan yang bergelombang atau bahkan kerusakan pada badan jalan serta bentuk tikungan yang berbahaya bagi pengguna jalan. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan, misalnya rambu-rambu yang belum ada atau penempatan rambu-rambu yang tidak bisa dilihat dengan jelas oleh pengguna jalan, serta kurang berfungsi dengan baiknya fasilitas seperti *traffic light* yang salah satu lampunya mati dan juga lampu tanda untuk berhati-hati yang tidak berfungsi.

3. Sosial

Masalah yang tidak kalah penting adalah masyarakat itu sendiri. Rendahnya kesadaran dan kepedulian serta pengetahuan masyarakat terhadap faktor keselamatan merupakan faktor terbesar dalam menyangkut terjadinya

4. Institusional

Jika dilihat dari sudut hukum, lemahnya peraturan perundang-undangan yang berakibat kurang tegasnya dalam penegakan hukum, seperti persidangan pelanggaran rambu-rambu yang dapat diwakilkan dengan cara menitipkan sejumlah uang kepada aparat. Masih sedikitnya dukungan lembaga pemerintah atau swasta yang terkait dalam masalah keselamatan jalan serta pendanaan yang masih setengah-tengah bahkan tidak mendapatkan prioritas.

Beberapa permasalahan di bidang prasarana dan lalu lintas jalan yang dihadapi dalam upaya peningkatan keselamatan jalan antara lain (Ditjen Perhubungan Darat, 2006) :

1. Kondisi jalan dan jembatan banyak yang rusak.

Pada saat ini kondisi jalan yang rusak di Indonesia cukup banyak, bahkan di Jakarta sebagai ibu kota negara masih tidak mampu mengatasi kerusakan jalan, khususnya kerusakan jalan selama musim hujan. Kondisi di luar Jawa lebih parah seperti di Kalimantan, Sumatra maupun pulau-pulau lainnya. Dengan anggaran yang sangat terbatas maka diperlukan skala prioritas dalam pelaksanaan pembangunan dan perbaikan jalan di Indonesia.

2. Perlintasan sebidang

Perlintasan antara jalur kereta api dengan jaringan jalan di Indonesia, khususnya di pulau Jawa masih banyak menggunakan perlintasan sebidang dan masih banyak yang tidak dilengkapi dengan pintu perlintasan dimana hal ini

3. Banyaknya daerah rawan kecelakaan

Banyaknya daerah, ruas jalan maupun titik rawan kecelakaan yang belum tertangani secara terintegrasikan lintas sektoral. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya rambu-rambu yang dipasang oleh masing-masing instansi yang merasa berwenang dalam pemasangan rambu tersebut, seperti Dinas Perhubungan, kepolisian dan Jasa Raharja. Banyaknya daerah rawan kecelakaan yang harus segera diantisipasi oleh pihak yang berwenang, antara lain Kimpraswil dalam hal teknis jalan, Dinas Perhubungan dalam hal rekayasa dan manajemen lalu lintas serta kepolisian dalam pengaturan lalu lintas.

4. Keberadaan rambu marka dan marka jalan kurang dipatuhi

Pada umumnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi diawali dengan pelanggaran lalu lintas, terutama pelanggaran rambu dan marka jalan. Hal tersebut dapat terjadi karena rekayasa dan manajemen lalu lintas yang kurang baik, seperti perletakan rambu yang terlalu kecil, siklus yang terlalu pendek pada persimpangan.

B. Audit Keselamatan Jalan

Audit Keselamatan Jalan adalah suatu bentuk pengujian formal suatu ruas jalan yang ada atau sebuah proyek jalan/lalu lintas dimana sebuah tim yang independen dan berkualifikasi memberikan laporan mengenai potensi tabrakan pada proyek tersebut (Austroads, 2009, dalam Departemen Pekerjaan Umum, 2010).

Audit keselamatan jalan merupakan salah satu cara untuk mencegah

keselamatan jalan pada jalan baru perlu dilakukan pada semua pangkat jalan mulai dari perancangan, bentuk jalan, pembinaan dan operasi. Audit keselamatan jalan pada awalnya dikembangkan untuk jalan-jalan baru, akan tetapi semakin banyak digunakan untuk memeriksa dan meningkatkan keselamatan jalan yang ada.

Mayuna (2011) mengatakan bahwa audit keselamatan jalan (*Road Safety Audit*) dilakukan oleh orang atau tim yang mandiri dan berkualifikasi untuk mengidentifikasi potensi bentuk yang tidak aman pada tahap perubahan desain atau pengaturan operasional yang dapat merugikan keselamatan pengguna jalan.

Menurut Mayuna (2011), tujuan utama dari Audit Keselamatan jalan adalah :

1. Mengidentifikasi potensi permasalahan keselamatan bagi pengguna jalan.
2. Mengidentifikasi bentuk atau operasional pada jalan yang sudah ada.
3. Memastikan bahwa semua perencanaan / desain jalan baru dapat beroperasi semaksimal mungkin secara aman dan selamat.

Audit keselamatan jalan merupakan bagian dari strategi pencegahan dari kecelakaan lalulintas dengan suatu pendekatan perbaikan terhadap kondisi desain geometrik, bangunan pelengkap jalan, fasilitas pendukung jalan yang berpotensi mengakibatkan konflik lalulintas dengan suatu konsep pemeriksaan jalan yang Komprehensif, sistematis dan independent (Departemen Pekerjaan Umum, 2005, dalam Mayuna, 2011).

Manfaat audit keselamatan jalan adalah untuk :

1. Mencegah dan mengurangi kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan pada suatu ruas jalan.

2. Mengurangi besarnya korban kecelakaan

3. Menghemat pengeluaran negara untuk kerugian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas.
4. Meminimumkan biaya pengeluaran untuk penanganan alokasi kecelakaan suatu ruas jalan melalui pengefektifan desain jalan.

Audit keselamatan jalan dapat dilakukan pada empat tahapan, yaitu :

1. Audit pada tahap pra rencana (*pre design stage*)
2. Audit pada tahap draft desain (*draft engineering design stage*)
3. Audit pada tahap detail desain (*detailed engineering design stage*)
4. Audit pada tahap percobaan beroperasinya jalan atau pada ruas jalan telah beroperasi secara penuh (*operational road stage*)

Lingkup pekerjaan jalan yang diaudit adalah :

1. Kegiatan pembangunan jalan baru.
2. Kegiatan peningkatan jalan.
3. Kegiatan peningkatan desain persimpangan.
4. Kegiatan peningkatan jalur pejalan kaki dan jalur sepeda.