

PENANGANAN KEJADIAN KECELAKAAN DI JALAN TOL RUAS BANYUMANIK – BAWEN TERKAIT JARAK PENEMPATAN RAMBU RAMBU SEMENTARA

Bambang Istiyanto¹, Wiratama Tito Paksi^{2*}

¹Manajemen Logistik, Politeknik Transportasi Darat Bali, Jl. Cempaka Putih, Desa Samsam, Kec. Kerambitan,
Kab. Tabanan – Bali, Indonesia 80582

²Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Jl. Semeru Nomor 03,
Kota Tegal, Indonesia 52125
[*wiratama.21@gmail.com](mailto:wiratama.21@gmail.com)

ABSTRAK

Keselamatan merupakan factor penting yang harus diperhatikan dalam bekerja maupun berlalu lintas. Seperti saat penanganan kecelakaan di ruas jalan tol. Ketika melakukan penanganan harus sesuai prosedur agar tidak mengakibatkan bertambahnya korban. Pada kenyataannya, petugas layanan jalan tol belum menerapkan aturan yang telah dibuat oleh PT. Jasa Marga. Seperti pada perusahaan pengelola Jalan Tol PT. Trans Marga Jateng, Semarang, ruas Banyumanik - Bawen perlu adanya perbaikan dalam pemasangan rambu rambu sementara ketika penanganan kecelakaan. Jika dilakukan observasi di lokasi kejadian kecelakaan, pemasangan rambu rambu sementara yang dilakukan petugas layanan jalan tol belum sesuai dengan aturan SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 tentang pedoman standar sarana perlengkapan jalan tol. Pada perbandingan kondisi existing dan aturan yang dikeluarkan PT. Jasa Marga menggunakan metode deskriptif, terdapat perbedaan yang signifikan. Sehingga untuk menangani hal tersebut perlu adanya penambahan personil yang mulanya dua orang menjadi tiga orang dan penambahan alat ukur yaitu walking measuring wheel.

Kata kunci: layanan jalan tol; penanganan kecelakaan; rambu rambu sementara

HANDLING OF ACCIDENTS IN THE BANYUMANIK - BAWEN TOLL ROAD RELATED TO TEMPORARY ROSE PLACEMENT DISTANCE

ABSTRACT

Safety is an important factor that must be considered in work or traffic. Like when handling accidents on toll roads. When handling must be in accordance with the procedure so as not to result in additional casualties. In fact, toll road service officers have not implemented the rules that have been made by PT. Jasa Marga. As in the company Toll Road management PT. Trans Marga Jateng, Semarang, Banyumanik - Bawen segment needs improvement in temporary temporary guidance when handling accident. If the observation is done at the location of the accident, the temporary signs to be installed by the toll road service personnel are not in accordance with the regulation of SK DIRECTORY no. : 137 / KPTS / 2015 on standard guidelines for toll road equipment. In comparison the existing conditions and rules issued by PT. Jasa Marga uses descriptive method, there are significant differences. So to handle it is necessary the addition of personnel that initially two people into three people and the addition of measuring instruments that is walking measuring wheel.

Keywords: accident handlin; descriptive methods; temporary beacon signs; toll road services

PENDAHULUAN

Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah kendaraan yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi digunakan untuk memudahkan manusia dalam melakukan aktivitas sehari-hari. Dengan adanya transportasi, tentu akan menimbulkan berbagai macam permasalahan yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Kecelakaan adalah kejadian yang tidak terduga (tidak ada unsur kesengajaan) dan tidak diharapkan karena mengakibatkan kerugian, baik material maupun penderitaan bagi yang mengalaminya. Tol Semarang-Bawen adalah Tol dengan tipe medan perbukitan, dimana banyak terdapat alinyemen horizontal maupun

alinyemen vertikal, sehingga desain geometri jalan yang berkeselamatan diperlukan guna meminimalisir terjadinya kecelakaan akibat geometri jalan yang kurang sesuai. Penempatan rambu dan pemeliharaan rambu juga diperlukan guna memberikan petunjuk, perintah, peringatan dan larangan kepada pengguna jalan guna mencegah terjadinya kecelakaan. Berdasarkan data kecelakaan dari PT. Trans Marga Jateng tahun 2016, tercatat ada 69 kecelakaan lalu lintas dengan tipe kecelakaan tunggal dan tabrak belakang. Dengan angka kecelakaan pada ruas jalan tol Banyumanik-Bawen, perlu adanya penanganan yang tepat.

Dengan tingginya angka kecelakaan di jalan tol tersebut, perlu adanya perbaikan dalam penanganan korban kecelakaan. Petugas patroli harus mempunyai keahlian dalam mengamankan terjadi kecelakaan. Ditinjau dari korban petugas lalu lintas di jalan tol seluruh Indonesia terdapat 11 petugas lalu lintas yang menjadi korban ketika bertugas di ruas jalan tol. Kecelakaan tersebut terjadi ketika petugas lalu lintas melakukan pertolongan pertama pada korban kecelakaan. Petugas lalu lintas dituntut cepat dalam menangani kejadian di jalan tol. Sehingga kadang hanya memasang rambu rambu seadanya tanpa memperhatikan keselamatan mereka sendiri. Tingginya kecepatan di jalan tol mengakibatkan kurangnya respon pengemudi. Sehingga pengemudi tidak bisa mengontrol laju kendaraan sehingga menabrak mobil petugas hingga menimbulkan bertambahnya korban.

Seharusnya, petugas lalu lintas harus mematuhi standar operasional penanganan korban kecelakaan terkait penempatan rambu sementara. Pada SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 tentang pedoman standar sarana perlengkapan jalan tol telah tercantum jarak pemasangan rambu rambu sementara yang benar. Oleh sebab itu, dalam penelitian ini akan membahas tentang Penanganan Kejadian Kecelakaan di Jalan Tol Ruas Banyumanik – Bawen terkait Jarak Penempatan Rambu Rambu Sementara.

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui prosedur penanganan kecelakaan yang dilakukan Petugas Layanan Jalan Tol, PT. Trans Marga Jateng terkait penempatan rambu rambu sementara, mengevaluasi prosedur penanganan kecelakaan di lapangan berdasarkan SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 tentang pedoman standar sarana perlengkapan jalan tol, memberikan rekomendasi prosedur penanganan kecelakaan di lapangan jalan tol.

Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI Pasal 1 No. 22 tahun 2009 pasal 1 adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Di dalam terjadinya suatu kejadian kecelakaan selalu mengandung unsur ketidak sengajaan dan tidak disangka-sangka serta akan menimbulkan perasaan terkejut, heran dan trauma bagi orang yang mengalami kecelakaan tersebut. Apabila kecelakaan terjadi dengan disengaja dan telah direncanakan sebelumnya, maka hal ini bukan merupakan kecelakaan lalu lintas, namun digolongkan sebagai suatu tindakan kriminal baik penganiayaan atau pembunuhan yang berencana.

Kecelakaan berdasarkan korban kecelakaan menitik beratkan pada manusia itu sendiri, kecelakaan ini dapat berupa luka ringan, luka berat maupun meninggal dunia. Berdasarkan Undang - undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi kedalam 3 (tiga) golongan, yaitu:

1. Kecelakaan Lalu Lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan Lalu Lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan

kerusakan kendaraan dan/atau barang.

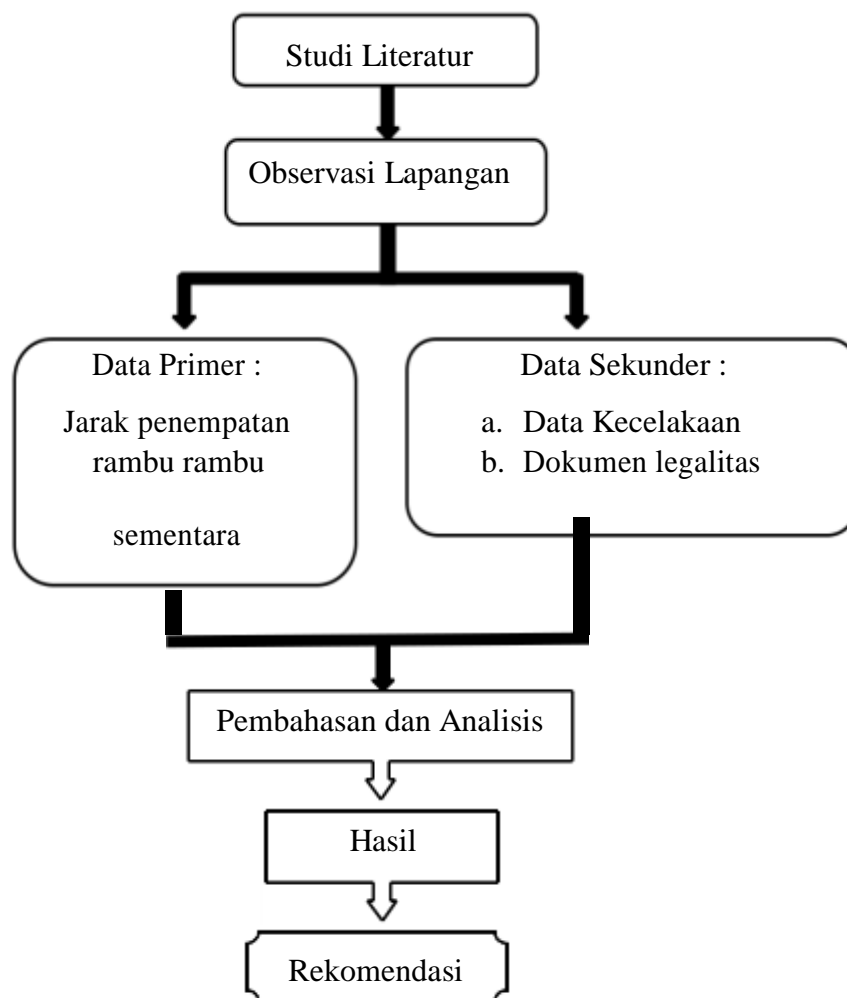
3. Kecelakaan Lalu Lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Kecelakaan dapat terjadi dimana saja disepanjang ruas jalan, baik pada jalan lurus, tikungan jalan, tanjakan dan turunan, di dataran atau di pegunungan, di dalam kota maupun di luar kota. Penanganan kecelakaan adalah pertolongan pertama yang dilakukan petugas ahli guna meminimalkan tingkat fatalitas korban akibat kecelakaan. Penanganan kecelakaan di jalan tol merupakan kategori penanganan kecelakaan khusus. Dalam proses penanganan kecelakaan, petugas yang terlibat adalah Petugas Unit Lalu Lintas, Unit Kamtib, Unit Rescue, Unit Ambulance, Unit Derek dan Petugas Informasi dan Keterangan. Berdasarkan SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 penanganan kecelakaan jalan tol termasuk dalam layanan lalu lintas. Ruang lingkup dari layanan lalu lintas meliputi :

1. Pelayanan kepada pengguna jalan tol selama di jalan tol, yaitu :
 - a. Pengaturan dan pengamanan lalu lintas
 - b. Penanganan kendaraan mogok
 - c. Penanganan kecelakaan
 - d. Penanganan gangguan perjalanan lainnya.
2. Penanganan gangguan terhadap daerah milik jalan tol dan daerah pengawasan jalan tol yang berpotensi mengganggu perjalanan meliputi :
 - a. Kebakaran di daerah milik jalan
 - b. Orang yang tidak berkepentingan masuk jalan tol
 - c. Hewan ternak yang masuk jalan tol
 - d. Kondisi lalu lintas dikarenakan bencana banjir
 - e. Penderekan tidak resmi (derek liar)
 - f. Gangguan karena bencana alam lainnya.
3. Penanganan lalu lintas khusus di jalan tol meliputi :
 - a. Penanganan lalu lintas yang mempunyai dimensi berat dan kecepatan tidak sesuai dengan ketentuan standar yang tercantum pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan.
 - b. Pengaturan kendaraan proyek yang berada di wilayah jalan tol PT. Jasa Marga (Persero) Tbk.

METODE

Berikut adalah kerangka berfikir penelitian ini :



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

Dengan membanding prosedur penanganan kecelakaan di lapangan dengan ketentuan SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 tentang pedoman standar sarana perlengkapan jalan tol, terkait jarak penempatan rambu rambu sementara di PT. Trans Marga Jateng. Kemudian membandingkan jarak penempatan rambu rambu sementara di lapangan dengan PM 13 Tahun 2014 Pasal 39 (2) tentang rambu rambu lalu lintas. Membandingkan jarak penempatan rambu rambu sementara di lapangan dengan pedoman Bina Marga NO. 01/P/BNKT/1991, tentang tata cara pemasangan rambu dan marka jalan perkotaan. Membandingkan kondisi di lapangan dengan pedoman Pemasangan Rambu Sementara Dinas Pekerjaan Umum (PU).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di Jalan Tol Ruas Banyumanik – Bawen. Kondisi medan di jalan Tol Banyumanik – Bawen banyak tanjakan dan turunan.



Gambar 2. Lokasi Penelitian
Sumber : <https://www.google.co.id/maps>

Standar Operasional Penanganan

Berikut merupakan Standar Operasional Penanganan kecelakaan di PT. Trans Marga Jateng :

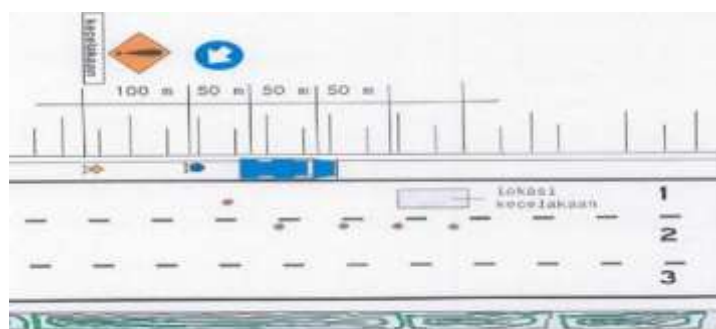
- a. Informasi adanya kecelakaan di jalan tol dari pengguna jalan ataupun petugas gerbang tol.
- b. Petugas unit Pelayanan Informasi dan Komunikasi mendapatkan informasi adanya kejadian kecelakaan.
- c. Petugas unit Pelayanan Informasi dan Komunikasi memberikan informasi adanya kejadian kecelakaan ke semua unit Pelayanan Jalan Tol melalui HT (Handie Talkie).
- d. Unit Layanan Jalan Tol memastikan bahwa adanya kejadian kecelakaan di lokasi.
- e. Petugas Layanan Jalan Tol menginformasikan kepada petugas unit Pelayanan Informasi dan Komunikasi dan Kepala Shift mengenai situasi lalu lintas, korban kecelakaan dan keadaan kendaraan yang terlibat kecelakaan.
- f. Petugas unit Layanan Jalan Tol mengamankan lajur dengan pemasangan rambu-rambu lalu lintas dan melakukan pengamanan lalu lintas sesuai dengan prosedur.
- g. Petugas unit PIK (Pelayanan Informasi Komunikasi) mengarahkan unit Ambulans, unit Derek dan unit Rescue (apabila dibutuhkan) ke lokasi kejadian kecelakaan.
- h. Semua unit kendaraan diposisikan di bahu jalan pada lokasi yang aman dan selajur dengan kendaraan kecelakaan dengan menyalakan rotator dan lampu hazard.
- i. Kepala Shift memimpin penanganan kejadian kecelakaan dan mengarahkan semua unit untuk saling berkoordinasi.
- j. Pengevakuasian korban kecelakaan lalu lintas oleh petugas unit Ambulans dan unit Rescue.
- k. Pengevakuasian kendaraan yang terlibat kecelakaan oleh petugas unit Derek.
- l. Setelah seluruh korban kecelakaan dievakuasi, petugas Layanan Jalan Tol dapat membersihkan sisa-sisa akibat kecelakaan, mendata kerugian sarana untuk penyelesaian ganti rugi dan mendata kecelakaan.
- m. Menyingkirkan semua rambu-rambu untuk memperlancar arus lalu lintas.
- n. Petugas unit Layanan Jalan Tol menginformasikan kepada petugas unit Pelayanan Informasi dan Komunikasi bahwa kecelakaan telah ditangani.

Berdasarkan kondisi existing, penempatan rambu rambu sementara yang diterapkan masih belum sesuai dengan ketentuan SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 tentang pedoman standar sarana perlengkapan jalan. Seperti hanya memasang traffic cone saat menangani kendaraan yang mengalami gangguan, jarak penempatan antar traffic cone dan rambu tidak sesuai. Hal ini tentu dapat membahayakan keselamatan petugas layanan lalu lintas.



Gambar 3. Kondisi Existi

Pada kondisi existing dapat dilihat bahwa penanganan hanya menggunakan traffic cone dan jarak pemasangan antar traffic cone hanya sejauh 10 meter. Sedangkan pada ketentuan SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 tentang pedoman standar sarana perlengkapan jalan, adalah dipasang rambu peringatan, rambu perintah pindah lajur dan traffic cone. Serta jarak antar traffic cone adalah 50 meter dan jarak antar rambu yaitu 100 meter. Mengingat tingginya kecepatan jalan tol, tentu aturan ini harus mutlak dilaksanakan demi terwujudnya keselamatan.



Gambar 4. SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015

Perbandingan Aturan

1. Kondisi Existing :

Tol TMJ merupakan jalan tol Tipe B dengan kecepatan maksimal 80 Km/jam, penempatan rambu peringatan 100 meter dari mobil terakhir. Yang dimaksud mobil terakhir adalah mobil petugas patroli.

2. SK DIREKSI No. : 137/KPTS/2015 :

Tol TMJ merupakan Tol Tipe B dengan kecepatan maksimal 80 Km/jam, pemasangan rambu peringatan :

- a. Pemasangan rambu tahap satu. Penempatan rambu peringatan 150 meter di belakang mobil Patroli.
- b. Pemasangan rambu tahap dua. Penempatan rambu peringatan 800 meter di belakang mobil patrol.

3. PM 13 Tahun 2014 Pasal 39 (2) :
Penempatan rambu peringatan pada sisi jalan sebelum tempat berbahaya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilakukan dengan cara:
 - a. Paling sedikit 180 (seratus delapan puluh) meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 100 (seratus) kilometer per jam;
 - b. Paling sedikit 100 (seratus) meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 80 km per jam sampai dengan 100 (seratus) kilometer per jam;
 - c. Paling sedikit 80 (delapan puluh) meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana lebih dari 60 (enam puluh) kilometer per jam sampai dengan 80 (delapan puluh) kilometer per jam.
 - d. Paling sedikit 50 (lima puluh) meter, untuk jalan dengan kecepatan rencana 60 (enam puluh) kilometer per jam atau kurang.
4. Pedoman Bina Marga NO. 01/P/BNKT/1991 :
Rambu peringatan ditempatkan pada sisi jalan dengan jarak minimal :
 - a. 350 m untuk jalan raya dengan kecepatan melebihi 80 km/jam.
 - b. 160 m untuk jalan raya kecepatan minimal 60 km/jam dan tidak melebihi dari 80 km/jam.
 - c. 80 m untuk jalan raya dengan kecepatan tidak melebihi 60 km/jam.
5. Pedoman Pemasangan Rambu Sementara PU :
 - a. Kecepatan <40 Km/Jam jarak rambu 10 – 30 meter.
 - b. Kecepatan 40 – 60 Km/Jam jarak rambu 30 – 45 meter.
 - c. Kecepatan <60 Km/Jam jarak rambu 45 – 90 meter.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil rancang bangun, desain ini ditujukan untuk menertibkan pengguna jalan yang melanggar pada perlintasan sebidang. Desain ini didasarkan atas hasil survey dan wawancara dengan menganalisis karakteristik pengguna jalan ketika berhenti pada perlintasan sebidang Jalan AR. Hakim, Kota Tegal.

DAFTAR PUSTAKA

- _____. 2009, *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Jakarta
- _____. 2014, *Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor: SK.1304/AJ.403/DJPD/2014 Tentang Zona Selamat Sekolah*. Departemen Perhubungan, Jakarta
- _____. 2014, *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*. Departemen Perhubungan, Jakarta
- Louis, P. J. 1973, "Traffic Engineering", Prince Hall, France
- Media atas <http://journal.unair.ac.id/pelanggaran-lalu-lintas-oleh-remaja-pengguna-sepeda-motor-article-9621-media-135-category-8.html> diakses pukul 10.23 20 Juni 2017
- Media atas. <http://ntmc-korlantaspolri.blogspot.com/2012/10/tiap-jam-tiga-nyawa-melayang-sia-sia.html> diakses pukul 10.28 20 Juni 2017
- Mulyono, A. T., Kushari, B., Gunawan, H.E. 2009. Penyusunan Model Audit Defisiensi

Keselamatan Infrastruktur Jalan untuk Mengurangi Potensi Terjadinya Kecelakaan Berkendaraan. Yogyakarta: LPPM UGM.

Wijayanti, R. <http://euro.harianjogja.com/read/euro/kasus-kecelakaan-dijogja-makin-banyak-orang-mati-kecelakaan-189819> diakses pukul 10.32 20 Juni 2017