

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Dalam rangka menanggapi isu keamanan dan keselamatan jalan, pada tanggal 2 Maret 2010 Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) sebagai organisasi inter-governmental terbesar di dunia mendeklarasikan *Decade of Action for Road Safety* (Dekade Aksi Keselamatan Jalan) 2011-2020 yang juga disahkan sebagai Resolusi PBB A/RES/64/255 tentang *Improving Global Road Safety*. Adapun tujuan utama deklarasi ini yaitu mengurangi tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia dengan cara meningkatkan manajemen keselamatan melalui program kegiatan keselamatan jalan baik di lintas nasional, regional dan global. Jika dikaji lebih jauh, program keselamatan jalan ini juga dapat dimaknai sebagai salah satu cara atau upaya untuk meningkatkan keamanan manusia (*human security*) dalam berlalu lintas.

Deklarasi *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 ini juga sebagai penguatan atas upaya-upaya peningkatan keselamatan jalan yang sebelumnya telah dilakukan oleh beberapa negara di dunia, seperti Deklarasi tentang Kekerasan dan Pencegahan Cedera di Amerika (*Declaration on Violence and Injury Prevention in the Americas*) oleh Pemerintah Amerika Serikat, Deklarasi Doha oleh Komisi Ekonomi dan Sosial untuk Asia Barat (*The Economic and Social Commission for Western Asia*) serta upaya-upaya lain yang diprakarsai oleh pemerintah, organisasi nasional, organisasi internasional

atau bahkan oleh aktor-aktor non-pemerintah dalam rangka meningkatkan keselamatan jalan.

Peningkatan keselamatan jalan dalam *Decade of Action for Road Safety* yang dideklarasikan oleh PBB berpedoman pada 5 (lima) pilar keselamatan, yaitu manajemen keselamatan jalan (*road safety management*), jalan dan mobilitas yang lebih aman (*safer roads and mobility*), kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicles*), pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer road users*), dan penanganan pasca-kecelakaan (*post-crash response*).

Pilar pertama yaitu manajemen keselamatan jalan (*road safety management*) berfokus kepada upaya untuk menciptakan penyelenggaraan perencanaan dan pengembangan strategi keselamatan jalan, termasuk melaksanakan evaluasi keselamatan jalan dan membangun mitra atau kerjasama demi terlaksananya penyelenggaraan keselamatan jalan yang efektif dan efisien.

Pada pilar kedua yaitu jalan dan mobilitas yang lebih aman (*safer roads and mobility*) berfokus kepada upaya untuk menciptakan infrastruktur jalan yang aman dan berkeselamatan. Infrastruktur yang dimaksud bukan hanya tentang perencanaan dan sistem operasional jalan, akan tetapi juga mencakup desain dan konstruksi jalan. Pilar ini juga bertujuan untuk meminimalisir terjadinya kecelakaan jalan akibat kondisi infrastruktur jalan yang tidak aman.

Adapun pada pilar ketiga yaitu kendaraan yang berkeselamatan (*safer vehicles*) lebih fokus kepada upaya untuk meningkatkan standar keselamatan pada kendaraan baik dalam hal rakitan hingga mesin yang digunakan. Hal ini

dilakukan guna meminimalisir terjadinya kecelakaan akibat kerusakan atau malfungsi pada kendaraan yang digunakan oleh pengemudi.

Pada pilar keempat yaitu perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*safer road users*), pilar ini berfokus kepada upaya untuk meningkatkan perilaku pengguna jalan baik itu pengemudi kendaraan, pejalan kaki, pengguna sepeda maupun pengguna jalan lainnya agar menerapkan budaya berkeselamatan ketika di jalan raya. Pilar ini sangat penting untuk dilaksanakan mengingat bahwa mayoritas kecelakaan diakibatkan oleh perilaku manusia yang tidak menerapkan budaya berlalu lintas (*human error*).

Adapun pada pilar terakhir yaitu penanganan pasca kecelakaan (*post-crash response*) berfokus kepada peningkatan sistem penanganan darurat pada korban pasca kecelakaan. Pilar ini juga bertujuan untuk meminimalisir kondisi korban yang lebih parah dan mengurangi terjadinya trauma pada korban. Penanganan pasca kecelakaan juga sangat dibutuhkan untuk meningkatkan ketanggapan darurat petugas kesehatan, karena pada beberapa kasus sering terjadi keterlambatan penanganan oleh petugas kesehatan sehingga kondisi korban menjadi lebih buruk.

Dengan berpedoman pada 5 pilar tersebut, maka diharapkan dapat mencapai target yang telah ditetapkan yaitu menyelamatkan 5 juta jiwa dan 50 juta cedera dari kecelakaan lalu lintas, serta meningkatkan pendapatan negara hingga 5 triliun USD, karena sejalan dengan menurunnya angka kecelakaan maka juga berbanding lurus dengan semakin sedikit kerugian yang ditimbulkan (United Nations, 2010).

Beberapa poin penting dalam Deklarasi *Decade of Action for Road Safety* ini yaitu, 1) Dekade keselamatan jalan akan berlangsung selama satu periode dimulai dari tahun 2011-2020 dengan tujuan utama untuk menstabilkan dan mengurangi tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas di seluruh dunia, 2) World Health Organization (WHO) dan Komisi Regional PBB ditunjuk sebagai koordinator atau penanggungjawab *Decade of Action for Road Safety*, serta mempersiapkan rencana aksi sebagai pedoman pelaksanaan dekade di seluruh dunia, 3) Menegaskan bahwa isu keselamatan jalan adalah hal yang penting dan harus menjadi prioritas di setiap negara, meningkatkan kerjasama internasional, serta melibatkan berbagai komponen untuk membangun kapasitas di bidang keselamatan jalan, 4) Menegaskan kembali pentingnya menangani masalah keselamatan jalan global dan kebutuhan untuk lebih memperkuat kerja sama internasional, serta mempertimbangkan kebutuhan negara-negara berpenghasilan rendah dan menengah dengan cara menyediakan dukungan keuangan dan teknis, 5) Dibutuhkannya bantuan teknis dan keuangan untuk mendukung pelaksanaan program kegiatan selama dekade berlangsung, 6) Mengajak negara-negara anggota (*Member States*) untuk melaksanakan kegiatan keselamatan jalan di bidang manajemen keselamatan jalan, infrastruktur jalan, keamanan kendaraan, perilaku pengguna jalan, pendidikan keselamatan jalan, perawatan pasca kecelakaan, termasuk rehabilitasi bagi penyandang cacat berdasarkan rencana aksi yang telah ditetapkan, 7) Mengundang seluruh negara anggota untuk menetapkan targetnya masing-masing yang akan dicapai saat akhir dekade, 8) Mengundang lembaga-lembaga keuangan internasional dan bank pembangunan daerah

untuk membantu membangun sistem transportasi massal yang berkelanjutan terutama bagi negara-negara berkembang, 9) Memperkuat tindakan penegakan hukum bagi pengendara yang melanggar aturan-aturan dalam berlalu lintas, 10) Mendorong organisasi pemerintah, organisasi non-pemerintah, dan organisasi multilateral untuk mengambil tindakan untuk mencegah terjadinya gangguan dalam berlalu lintas, 11) Mengundang Pemerintah untuk mengambil peran utama dalam pelaksanaan kegiatan dekade, 12) Mengundang negara-negara anggota, organisasi internasional, lembaga-lembaga keuangan nasional dan internasional, dan perusahaan swasta untuk menyediakan dana tambahan untuk kegiatan dekade, dan 13) Meminta World Health Organization (WHO) dan Komisi Regional PBB untuk melaksanakan monitoring secara berkala dan membuat laporan status global (Global Status Report on Road Safety).

Dengan demikian, berlandaskan pada poin ke-6 dan ke-7 dalam *Decade of Action of Road Safety 2011-2020*, PBB mengajak seluruh negara-negara anggota (*member states*) untuk melaksanakan dekade keselamatan jalan di wilayahnya masing-masing serta menentukan target keselamatan jalan yang akan dicapai diakhir pelaksanaan dekade. Himbauan oleh PBB agar negara-negara anggota untuk turut serta terlibat di dalam pelaksanaan kegiatan keselamatan jalan pada hakikatnya bukan merupakan suatu kewajiban ataupun keharusan, sehingga tidak ada sanksi maupun konsekuensi bagi negara yang tidak melaksanakan deklarasi tersebut.

Keputusan PBB untuk tidak mewajibkan negara-negara anggota dalam melaksanakan deklarasi juga didasarkan pada situasi dan kondisi keselamatan jalan di masing-masing negara. Akan tetapi, bagi negara-negara yang memiliki

kondisi keselamatan jalan yang buruk, deklarasi ini menjadi sebuah alternatif solusi guna memperbaiki dan meningkatkan kondisi keselamatan jalan di negaranya. Hal demikianlah yang juga menjadi alasan mengapa Thailand dan Indonesia memutuskan untuk menetapkan kebijakan atau strategi keselamatan jalan yang isinya mengacu kepada *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* yang dideklarasikan oleh PBB.

Kajian penelitian ini pada hakikatnya juga menitikberatkan pada kontribusi *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* terutama Pilar ke-IV dekade yaitu *Safe Road Users* (pengguna jalan yang berkeselamatan) dalam meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan di kedua negara yang menjadi objek penelitian yaitu Indonesia dan Thailand. Kemudian, yang menjadi alasan utama mengapa kajian penelitian lebih memfokuskan pada peningkatan perilaku pengguna jalan adalah karena 90% kecelakaan lalu lintas terjadi akibat masyarakat yang tidak menerapkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*human error*). Persentase ini didapatkan berdasarkan hasil survei yang dilakukan oleh WHO di 178 negara termasuk di Indonesia dan Thailand (World Health Organization, 2018). Dengan demikian, dengan dilaksanakannya Pilar ke-IV *Decade of Action for Road Safety* diharapkan mampu mengurangi perilaku *human error*.

Tingginya angka kecelakaan di negara yang menjadi objek penelitian yaitu Thailand dan Indonesia juga didominasi oleh perilaku *human error*. Di Thailand kasus kecelakaan akibat perilaku *human error* mencapai angka  $\pm 73.000$  kasus (Sinlapabutra, 2013). Adapun di Indonesia, kasus kecelakaan akibat perilaku *human error* juga mencapai angka yang cukup besar yaitu

sebanyak 109.701 kasus di tahun 2017 dan meningkat menjadi 120.020 kasus di tahun 2018 (Kementerian Perhubungan, 2018).



Gambar 1.1. Potret perilaku *human error* di Indonesia  
Sumber : Tribunnews.com



Gambar 1.2. Potret perilaku *human error* di Thailand  
Sumber: dokumentasi pribadi peneliti

Banyaknya kasus kecelakaan akibat *human error* di kedua negara yaitu Thailand dan Indonesia berdampak pada tingginya tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Di Thailand tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas yaitu sebanyak 36.2 per 100.000 populasi, hal ini menjadikan Thailand sebagai negara dengan tingkat kematian akibat kecelakaan tertinggi di Kawasan

Asia Tenggara dan berada di urutan ke-2 sebagai negara dengan tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas tertinggi di dunia setelah Libya yang tingkat kematiannya sebesar 73.4 per 100.000 populasi. Adapun di Indonesia, tingkat kematian akibat kecelakaan sebesar 15.3 per 100.000 populasi, angka yang jauh lebih kecil dibandingkan dengan Thailand<sup>1</sup> (*Executive Summary Report*, n.d.)

Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas di kedua negara menjadi peringatan bahwa Pemerintah Thailand dan Pemerintah Indonesia harus segera mengambil sikap untuk menetapkan keselamatan jalan sebagai prioritas utama. Karena jika tidak segera dilakukan tindakan penanganan maka bukan tidak mungkin jika angka kematian akan semakin meningkat dan kerugian yang diakibatkan juga akan semakin meluas, bukan hanya terbatas pada korban jiwa tetapi juga dalam bentuk kerugian material berupa harta dan benda.

Serupa dengan apa yang disampaikan oleh Pongrid, dkk dalam tulisannya tentang *Road Safety Analysis in Thailand and Other Asian Countries: Urgent Actions for Thailand*, menyebutkan bahwa harus segera dilakukan aksi atau tindakan untuk meningkatkan keselamatan jalan oleh Pemerintah Thailand mengingat bahwa Thailand merupakan negara yang memiliki kondisi transportasi paling berbahaya di dunia. Ia juga menjelaskan bahwa keselamatan

---

<sup>1</sup>Angka kematian ini terjadi di tahun 2010 yaitu 1 tahun sebelum pendeklarasian *Decade of Action for Road Safety* oleh Majelis Umum PBB. Dengan angka kematian sebesar 15.3 per 100.000 populasi, Indonesia berada di urutan ke 6 sebagai negara dengan angka kematian terbesar di Kawasan Asia Tenggara, yang kemudian disusul oleh Laos, Filipina, Singapura dan Brunei dengan angka kematian 14.3, 10.5, 3.6, dan 0 per 100.000 populasi (*Executive Summary Report*: hlm. 2-3)

jalan juga menjadi salah satu faktor pendukung untuk mewujudkan pembangunan yang berkelanjutan (Klungboonkrong, Faiboun, & Luathep, 2018).

Sebagai bukti dukungan dan turut serta dalam pelaksanaan deklarasi *Decade of Action for Road Safety*, Pemerintah Indonesia mengadopsi deklarasi tersebut menjadi Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dengan target utama menurunkan tingkat/indeks fatalitas kecelakaan sebesar 80% menjadi 0,79 per 10.000 dan menurunkan angka kematian sebesar 80% menjadi 10.14% per 100.000 populasi. Pengukuran tingkat/indeks fatalitas dan angka kematian ini berbasis pada tahun awal pelaksanaan (2010) dengan data awal tingkat/fatalitas kecelakaan sebesar 3,93 per 10.000 kendaraan dan angka kematian sebesar 13,15 per 100.000 populasi.

RUNK Jalan 2011-2035 yang ditetapkan oleh Pemerintah Indonesia bukan hanya diadopsi dari *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 yang dideklarasikan oleh PBB, tetapi juga berlandaskan pada Pasal 203 ayat (2) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyebutkan bahwa guna menjamin keselamatan jalan, maka ditetapkan rencana umum nasional keselamatan jalan. Dengan adanya RUNK Jalan ini, maka keselamatan jalan menjadi salah satu prioritas nasional dengan tujuan utama menurunkan tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas, serta menjadi pedoman penyelenggaraan keselamatan jalan bagi seluruh wilayah di Indonesia. Untuk menyelaraskan dengan Deklasi *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 oleh PBB, maka 10 tahun pertama dari RUNK Jalan (2011-2020) ini juga ditetapkan sebagai Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

Keamanan transportasi dan keselamatan dalam berlalu lintas di Indonesia juga menjadi bagian dari Rencana Pembangunan Jangka Panjang (RPJP) 2005-2025 Republik Indonesia. Dibutuhkan adanya pembangunan di bidang sarana dan prasarana transportasi untuk mendukung terwujudnya penyelenggaraan transportasi yang aman dan berkeselamatan. Adapun salah satu upaya yang dapat dilakukan untuk mewujudkan hal tersebut yaitu melalui peningkatan kesadaran masyarakat akan budaya berlalu lintas yang disiplin (mematuhi aturan) (Perencanaan Pembangunan Nasional, 2005).

Pentingnya peningkatan budaya berlalu lintas di kalangan masyarakat juga dilatar belakangi bahwa minimnya kesadaran masyarakat akan keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas merupakan tantangan terbesar di bidang transportasi yang saat ini harus dihadapi oleh bangsa Indonesia (Perencanaan Pembangunan Nasional, 2015).

Melalui RPJP yang kemudian dijabarkan ke Rencana Pembangunan Jangka Menengah Nasional (RPJMN) ke-3 (2015-2019) dan Rencana Strategis (Renstra) Kementerian Perhubungan 2015-2019 selaku lembaga/instansi yang mempunyai tanggungjawab di bidang transportasi, pemerintah merencanakan pembangunan sarana dan prasarana transportasi untuk meningkatkan keamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas melalui berbagai macam upaya, salah satunya melalui program kegiatan peningkatan perilaku penggunaan jalan yang berkeselamatan untuk mengurangi perilaku *human error* yang selama ini menjadi penyebab utama kecelakaan (Perhubungan, 2015).

Adapun di Thailand, deklarasi keselamatan jalan ini diadopsi menjadi *Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020* dengan target utama

menurunkan angka kecelakaan sebesar 50% di tahun 2020<sup>2</sup>. Penetapan DoA Thailand ini bukan hanya berlandaskan pada *Decade of Action for Road Safety* 2011-2020 yang dideklarasikan oleh PBB tetapi juga berlandaskan pada *Road Safety Master Plan* B.E. 2556-2559 dan *National Transport Master Plan* 2011-2020 yang merupakan penjabaran dari *The National Economic and Social Development Plan*.

Dalam *National Transport Master Plan* ini terdapat dua strategi utama yaitu meningkatkan infrastruktur, kendaraan dan lingkungan untuk mendukung keamanan transportasi serta menumbuhkan perilaku masyarakat agar mempunyai pengetahuan, memahami, menyadari dan mempunyai keterampilan transportasi yang aman dan berkeselamatan. Kedua strategi ini tidak lain bertujuan untuk menurunkan angka kecelakaan lalu lintas dan menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas (Jaensirisak, Paksarsawan, Luathep, & Fukuda, 2017).

Dalam rangka mendukung pelaksanaan dekade di negara-negara anggota, PBB juga membentuk organisasi keselamatan yaitu *Together for Safe Roads* (TSR). Organisasi ini dibentuk untuk menyelaraskan upaya keselamatan jalan di sektor swasta. Oleh karena itu, anggota ini terdiri dari perusahaan-perusahaan swasta yang bergerak dibidang industri di lintas global. Cara kerja perusahaan ini didasarkan pada kolaborasi antara pengetahuan anggota, data, teknologi dan

---

<sup>2</sup> Penurunan angka kematian menjadi 50% di tahun 2020 akan dihitung berdasarkan *Case Fatality Rate* yaitu perhitungan angka kematian per 100.000 populasi. Di tahun 2010 (sebelum pelaksanaan *decade*) angka kematian di Thailand sebesar 36.2 per 100.000 populasi. Maka target yang akan dicapai di tahun 2020 atau tahun akhir pelaksanaan dekade adalah 18.1 per 100.000 populasi.

jaringan global untuk menciptakan dan mengembangkan sistem keamanan lalu lintas dan jalan yang aman.

Tujuan utama dari TSR bukan hanya mendukung PBB dalam pelaksanaan *Decade of Action for Road Safety* tetapi juga bertujuan untuk menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas sehingga kecelakaan lalu lintas bukan lagi menjadi penyebab utama kematian di seluruh dunia. Dalam kinerjanya, TSR juga dapat berkerjasama dengan pemerintah setempat maupun pemangku kepentingan untuk memberikan solusi dalam menciptakan armada, sistem maupun kebijakan yang lebih aman, tepat, serta efektif dan efisien. Lebih lanjut, TSR juga dapat memberikan bantuan berupa material termasuk bantuan dana dalam pelaksanaan kegiatan atau program keselamatan jalan. Bantuan ini dapat diberikan setelah adanya kerjasama antar TSR dengan pihak yang berkepentingan.

Adapun dalam pelaksanaan *Decade of Action for Road Safety* di negara-negara anggota, TSR sebagai organisasi yang dibentuk oleh PBB pada hakikatnya tidak akan terlibat apabila tidak ada kerjasama yang dilakukan dengan pihak yang berkepentingan. Seperti halnya di Indonesia dan Thailand, secara umum pelaksanaan *Decade of Action for Safety* di kedua negara tidak melibatkan TSR, sehingga pelaksanaan kegiatan atau program keselamatan murni dilakukan oleh lembaga/instansi yang bersangkutan.

Terlepas dari berbagai macam kondisi yang menjadi latar belakang penelitian, keselamatan jalan merupakan salah satu aspek yang harus menjadi prioritas dalam pengembangan dan pembangunan di seluruh wilayah baik nasional, regional ataupun global, karena menyangkut tentang keamanan,

keselamatan dan hak hidup tiap-tiap individu. Jika dikaitkan dengan hak individu sebagai warga negara, maka negara wajib melakukan atau melaksanakan upaya-upaya untuk memenuhi hak warga negaranya.

Bukan hanya keselamatan jalan, perilaku individu dalam berlalu lintas juga harus menjadi perhatian khusus. Hal ini dikarenakan bahwa semakin sedikit individu yang menerapkan perilaku *human error*, maka kondisi keselamatan jalan akan terus membaik dan kasus kecelakaan pun akan semakin menurun. Eliza dan Ansusanto dalam tulisannya tentang perilaku berlalu lintas yang mendukung keselamatan di jalan raya menyebutkan bahwa pengendara yang mengabaikan etika berlalu lintas dapat menimbulkan bahaya baik bagi dirinya sendiri maupun bagi pengguna jalan lain seperti pejalan kaki dan penyeberang jalan. Lebih jauh, ia menjelaskan bahwa setiap orang harus saling menghargai pengguna jalan lain dengan cara menerapkan aturan, etika dan budaya berkeselamatan dalam berlalu lintas (Poei & Ansusanto, 2017).

Dengan demikian, jika dikaitkan dengan kajian yang dilakukan oleh peneliti, maka upaya yang dilakukan pemerintah Indonesia dan Thailand dengan cara menetapkan ataupun mengadopsi kebijakan *Decade of Action for Road Safety* di negaranya masing-masing merupakan salah satu upaya untuk meningkatkan kondisi keselamatan jalan melalui peningkatan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut diatas, maka dapat dirumuskan bahwa masalah yang akan diteliti adalah "*Bagaimana Decade of Action for Road*

*Safety dalam meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan di Indonesia dan Thailand? ”.*

### **1.3. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan utama dari penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana *Decade of Action for Road Safety* yang diadopsi oleh Indonesia menjadi Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035 dan Thailand menjadi *Decade of Action for Road Safety* Thailand 2011-2020 dalam menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas dan meningkatkan kesadaran masyarakat tentang perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan di wilayahnya masing-masing. Kemudian, penelitian ini juga dilaksanakan untuk melihat sudah sejauh mana capaian target dari kedua negara dalam menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas melalui peningkatan kesadaran masyarakat akan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan.

### **1.4. Manfaat Penelitian**

#### **a. Manfaat Teoritis**

- 1) Memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan di bidang kebijakan sektor publik terutama tentang pelaksanaan atau implementasi kebijakan atau program *Decade of Action for Road Safety*.
- 2) Memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan di bidang tatakelola pemerintahan, terutama tata kelola pemerintahan dunia (*global governance*).

3) Memberikan kontribusi bagi perkembangan ilmu pengetahuan di bidang studi internasional domestik yang berkaitan dengan ide, jejaring aktor serta proses lintas batas negara dalam pembentukan dan pelaksanaan *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* yang diadopsi oleh Indonesia dan Thailand.

b. Manfaat Praktis

Adapun manfaat praktis dari penelitian ini yaitu memberikan saran atau rekomendasi kepada Pemerintah Indonesia (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia) dan Pemerintah Thailand (*Department of Land Transport/ MOT*) terkait dengan pengembangan program serta peningkatan kinerja instansi/lembaga sehingga dapat mengefektifkan capaian target keselamatan jalan yang telah ditetapkan yaitu menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas melalui peningkatan kesadaran masyarakat akan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan (*safe road users*).

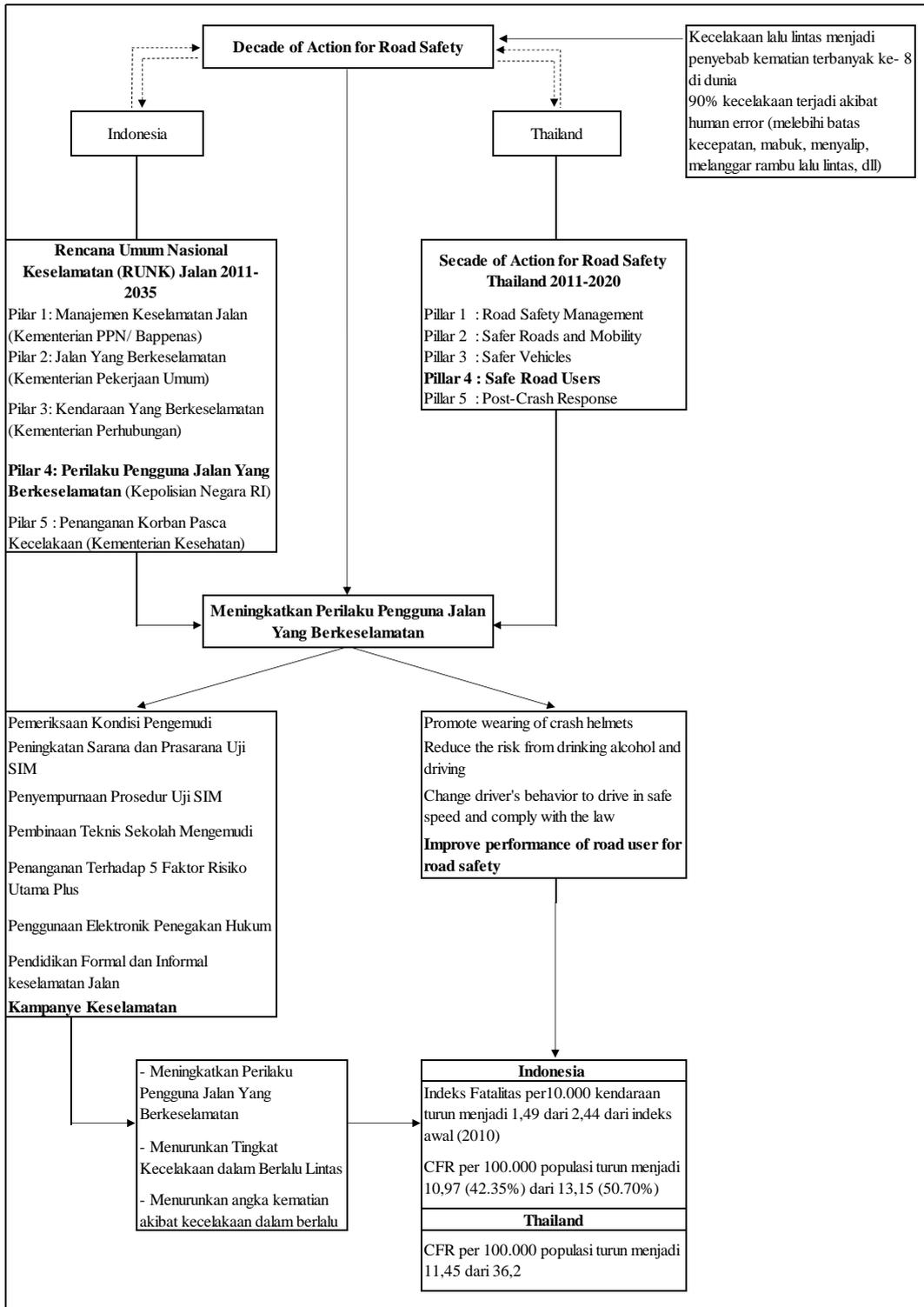
c. Manfaat Akademis

- 1) Sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Strata 1 (S1) Progra Studi Ilmu Pemerintahan
- 2) Sebagai bahan referensi bagi penelitian/kajian tentang *Decade of Action for Road Safety* atau tentang upaya peningkatan keselamatan lalu lintas jalan.

## 1.5. Kerangka Berfikir

*Decade of Action for Road Safety* dalam Meningkatkan Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan





Gambar 1.3 Kerangka Berfikir Penelitian

Sumber: diolah oleh peneliti

## 1.6. Definisi Konseptual

### a. *Decade of Action for Road Safety*

*Decade of Action for Road Safety* yang kemudian disahkan dalam Resolution A/RES/64/255 tentang *Improving Global Road Safety* merupakan salah satu upaya yang dilakukan oleh organisasi inter-governmental yaitu Persatuan Bangsa-Bangsa (PBB) bekerjasama dengan seluruh negara-negara anggota untuk menyelesaikan isu yang telah disepakati sebagai urusan bersama (*common affairs*) yaitu peningkatan manajemen keselamatan jalan termasuk meningkatkan kesadaran masyarakat akan pentingnya perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan guna menurunkan tingkat kecelakaan lalu lintas.

Mengacu kepada poin ke-7 dalam deklarasi yang menyatakan bahwa setiap negara anggota berhak untuk menentukan target keselamatan jalannya masing-masing, maka Indonesia dan Thailand menetapkan target tersebut dalam RUNK Jalan 2011-2035 dan *Decade of Action for Road Safety Thailand 2011-2020* dengan tetap berpedoman pada *Decade of Action for Road Safety 2011-2020* yang dideklarasikan oleh PBB.

### b. Perilaku Pengguna Jalan Yang Berkeselamatan

Perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan merupakan salah satu faktor yang dapat meminimalisir serta menurunkan tingkat kematian akibat kecelakaan lalu lintas. Banyaknya kasus kecelakaan akibat *human error* seakan memberikan gambaran bahwa masih banyak masyarakat yang belum memahami dengan baik serta belum menyadari sepenuhnya akan pentingnya menerapkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan

ketika sedang berlalu lintas. Dengan menerapkan Pilar ke-IV keselamatan jalan, maka diharapkan dapat menanamkan nilai-nilai, budaya serta perilaku berkeselamatan dalam berlalu lintas kepada masyarakat.

### **1.7. Definisi Operasional**

Definisi operasional ini memuat tentang indikator-indikator yang dijadikan sebagai tolak ukur variabel dalam permasalahan yang sedang dilakukan oleh peneliti yaitu tentang *Decade of Action for Road Safety* yang dideklarasikan oleh Majelis Umum PBB yang kemudian diadopsi oleh Indonesia dan Thailand dalam rangka meningkatkan kesadaran masyarakat akan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan. Adapun definisi operasional dalam penelitian ini adalah:

1. *Decade of Action for Road Safety* dalam meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan.
2. Untuk melihat capaian *Decade of Action for Road Safety* dalam menurunkan angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas melalui peningkatan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan, maka dapat diketahui dengan melakukan perhitungan terhadap tingkat kematian atau *Case Fatality Rate* (CFR) per 100.000 populasi dan indeks fatalitas per 10.000 kendaraan.

### **1.8. Metode Penelitian**

Metode penelitian digunakan agar penelitian menjadi lebih terurut dan sistematis. Di samping itu, dengan berpedoman pada metode penelitian maka proses pengumpulan data hingga penyusunan laporan hasil akhir penelitian

akan lebih terstruktur. Serupa dengan apa yang dijelaskan oleh Suryana bahwa untuk menyusun sebuah penelitian yang juga menjadi bagian dari ilmu pengetahuan harus menggunakan sebuah metode sehingga langkah-langkah atau prosedur penelitian tersusun secara runtut (Suryana, 2010). Adapun metode yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

a. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode kualitatif. Menurut Creswell, metode kualitatif dalam penelitian digunakan untuk memahami dan menjelaskan masalah sosial atau masalah kemanusiaan yang dialami oleh individu atau kelompok. Creswell juga menyebutkan bahwa ada beberapa pendekatan dalam metode kualitatif, diantaranya pendekatan studi kasus, pendekatan fenomenologi dan pendekatan naratif/deskriptif (Creswell, 2007).

Dalam penelitian ini peneliti menggunakan pendekatan deskriptif untuk menggambarkan fakta-fakta yang berlandaskan pada data-data hasil penelitian, baik yang dilakukan di lapangan ataupun dari hasil studi literatur (kajian kepustakaan). Sesuai dengan fokus kajian penelitian yaitu tentang *Decade of Action for Road Safety* dalam meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan bagi masyarakat Indonesia dan Thailand, maka fakta-fakta yang didapat akan menggambarkan bagaimana *Decade of Action for Road Safety* dapat berkontribusi dalam menurunkan angka kecelakaan lalu lintas melalui perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan.

b. Unit Analisis Penelitian

Tabel 1.1  
Unit Analisis Penelitian

No.	Narasumber (Jabatan)	Data yang diminta	Nama Narasumber
1.	Staf Subdit Manajemen Keselamatan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Data Perhubungan Darat Dalam Angka (PDDA) Tahun 2018</li> <li>2. Data Inventarisasi Kinerja Manajemen Keselamatan Transportasi Darat Tahun 2018</li> <li>3. Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) Direktorat Pembinaan Keselamatan Tahun 2018</li> </ol>	Elsa Surya,S.S. M.si
2.	Staf Subdit Manajemen Keselamatan	Data Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035	Shendy Revilla Putri
3.	Staf Subdit Manajemen Keselamatan	Form Monitoring Kinerja Keselamatan Jalan Tahun 2018	Titin Indriyani
4.	Kasi Promosi Keselamatan	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Penjelasan tentang Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011-2035</li> <li>2. Penjelasan tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011-2020</li> <li>3. Penjelasan tentang peningkatan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan melalui program sosialisasi/kampanye keselamatan</li> </ol>	

5.	Staf Subdit Promosi dan Kemitraan	1. Laporan Kinerja Subdit Promosi dan Kemitraan Tahun 2017 dan 2018 2. Bahan paparan Kampanye/Sosialisasi Keselamatan Jalan 3. Bahan paparan Sadar Lalu Lintas Usia Dini (Salud)	Nawangwulan D, ST
6.	Staf Subdit Promosi dan Kemitraan	Buku kecil perjalanan sosialisasi keselamatan tahun 2018	Kurnia Noverdian Sari

Sumber: diolah oleh peneliti

### c. Sumber Data

Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer dan data sekunder. Data primer didapatkan melalui wawancara dengan berbagai pihak yang terlibat, melalui kegiatan observasi/ terlibat secara langsung dalam pelaksanaan atau implementasi program kegiatan *Decade of Action for Road Safety* terutama yang dilakukan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia selaku instansi/lembaga yang mempunyai tugas dan fungsi untuk menyelenggarakan dan menjamin tercapainya keamanan lalu lintas dan keselamatan individu masyarakat dalam berlalu lintas, serta dari hasil survei (pembagian kuisioner) kepada subjek yang telah ditetapkan.

Sedangkan data sekunder didapatkan dari sumber data yang sudah ada seperti jurnal, buku, laporan atau arsip dari lembaga/instansi terkait, maupun dari dokumen atau naskah kebijakan seperti Undang-Undang, Peraturan Pemerintah, dan data-data lain yang relevan dengan kajian penelitian. Data-data sekunder ini bisa didapat melalui studi literatur (kajian

kepustakaan) yang dilakukan baik secara langsung di perpustakaan umum atau perpustakaan pribadi, tidak langsung (melalui media elektronik), ataupun yang berasal dari narasumber yang bersangkutan. Adanya data sekunder ini sangat mendukung kajian penelitian terutama tentang *Decade of Action for Road Safety* yang dilaksanakan di Thailand. Adapun sumber data yang digunakan dalam penelitian ini, antara lain:

- 1) Buku Studi Kebijakan Pemerintah; Buku Analisis Kebijakan; Buku Metodologi Penelitian (*Qualitative Data Analysis*) oleh Matthew B. Miles dan A. Michael Huberman; *Qualitative Inquiry & Research Design* oleh John W. Creswell; *Research Design* oleh John W. Creswell; Metode Penelitian Sosial Kualitatif oleh Yanuar Ikbar; dan Format-Format Penelitian Sosial oleh Sanapiah Faisal.
- 2) Resolusi PBB, Undang-Undang Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Republik Indonesia, Instruksi Presiden Republik Indonesia dan Peraturan atau Kebijakan Pemerintah Thailand.
- 3) RPJP Republik Indonesia, Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan Republik Indonesia, dan *Master Plan Decade of Action for Road Safety* Thailand.
- 4) Jurnal *Decade of Action for Road Safety*, Jurnal Keselamatan Jalan, Jurnal Perilaku Pengguna Jalan dalam Berlalu Lintas (Perilaku Berlalu Lintas), Jurnal Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas, Jurnal Analisis Kecelakaan Lalu Lintas, Jurnal Analisis Keselamatan Jalan, Jurnal *Human Security*, Jurnal *Global Governance*, Jurnal Pendekatan Internasional Domestik, dan Jurnal Metode Penelitian.

5) *Global Status Report on Road Safety*, Laporan Kinerja Instansi Pemerintah (LKIP) dan Data Inventarisasi Kinerja Keselamatan Jalan Direktorat Sarana Transportasi Jalan Kementerian Perhubungan, Laporan Akhir Subdirektorat Promosi dan Kemitraan Keselamatan Kementerian Perhubungan, Perhubungan Darat Dalam Angka (PDDA), dan Catatan Kecil Perjalanan Sosialisasi Keselamatan.

6) Website Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, Website Ministry of Transport Thailand, Website Ministry of Transport (MoT) Thailand, dan Website Thai Road Safety Committee (Thai RSC).

d. Teknis Pengumpulan Data

Pengumpulan data merupakan sebuah proses dalam rangka mencatat keterangan-keterangan yang berkaitan dengan penelitian yang dilakukan. Adapun pengumpulan data menurut Yin dalam Saputro bersumber pada 6 hal, yaitu wawancara, pengamatan langsung (observasi), dokumen, partisipan, arsip, dan perangkat fisik (Saputro, 2014). Namun dalam penelitian ini, peneliti akan mengumpulkan data dari 3 sumber yaitu wawancara, observasi dan dokumentasi.

1) Wawancara

Wawancara merupakan sebuah teknik penelitian yang digunakan untuk mendapatkan data atau informasi. Creswell mengatakan bahwa wawancara dapat dilakukan secara langsung yaitu dengan cara bertatap muka dengan pihak-pihak yang bersangkutan untuk memperoleh data yang lebih lengkap dan valid sesuai dengan keadaan yang sebenarnya

terjadi di lapangan atau secara tidak langsung dengan memanfaatkan media teknologi informasi (Creswell, 2014). Untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan penelitian ini, peneliti melakukan wawancara dengan Kasi Keselamatan Jalan Subdirektorat Promosi dan Kemitraan Keselamatan dan staf Direktorat Sarana Transportasi Jalan Kementerian Perhubungan terkait dengan *Decade of Action for Road Safety* yang dilaksanakan di Indonesia.

## 2) Pengamatan (Observasi)

Pengamatan atau observasi dilakukan untuk mendukung data yang peneliti dapatkan ketika wawancara. Pengamatan ini dapat dilakukan dengan cara terlibat langsung atau berpartisipasi dalam program yang berkaitan dengan kajian penelitian untuk melihat bagaimana pelaksanaan program di lapangan. Menurut Creswell dengan adanya observasi, peneliti bukan hanya dapat melihat, tetapi juga dapat terlibat serta dapat melakukan identifikasi jika terjadi ketidaksesuaian yang terjadi selama di lapangan (Creswell, 2014).

Dalam penelitian ini, peneliti terlibat dalam kegiatan sosialisasi/kampanye keselamatan jalan yang dilakukan oleh Direktorat Sarana Transportasi Jalan Kementerian Perhubungan dalam rangka meningkatkan kesadaran masyarakat akan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan.

## 3) Dokumentasi

Teknik ini digunakan untuk memperoleh data sebagai bukti penelitian sekaligus mendukung keakuratan data penelitian. Secara

umum, Creswell membagi sumber dokumentasi ke dalam dua jenis, yaitu dokumen publik yang sifatnya dapat diakses oleh semua orang dan dokumen privat yang untuk mengaksesnya harus mendapatkan ijin dari pemilik dokumen terlebih dahulu (Creswell, 2014).

Adapun proses pendokumentasiannya dilaksanakan dengan cara melakukan pengambilan gambar dan mengarsipkan data-data yang relevan dengan kajian penelitian yang sedang dilakukan yaitu tentang *Decade of Action for Road Safety* dalam meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan di Indonesia dan Thailand.

#### e. Subjek Penelitian

Subjek dalam penelitian ini yaitu Kasi Promosi Keselamatan Subdirektorat Promosi dan Kemitraan Keselamatan Jalan dan staf Direktorat Sarana Transportasi Jalan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Pemilihan subjek ini didasarkan pada kesesuaian jabatan yang memberikan tanggungjawab kepada subjek untuk menyelesaikan isu/permasalahan yang saat ini dikaji oleh peneliti.

Penentuan subjek ini juga mempertimbangkan pada jenis penelitian yang digunakan. Dikarenakan penelitian ini adalah penelitian kualitatif, maka tipe subjek yang digunakan yakni tipe *snowball or chain* (bola salju atau rantai) yang bermakna bahwa subjek yang dipilih mempunyai kemampuan untuk memberikan pemahaman atas permasalahan yang sedang diteliti, serupa dengan apa yang dikemukakan oleh Miles dan Huberman dalam Creswell (Creswell, 2007).

Dalam rangka memberikan hasil penelitian yang lebih akurat, peneliti juga melibatkan 48 subjek yang ditetapkan berdasarkan kriteria purposive sampling. Adapun 48 subjek yang dimaksud berasal dari kalangan pelajar hingga mahasiswa di dua negara yang menjadi objek penelitian yaitu Thailand dan Indonesia. Alasan terpilihnya kalangan pelajar hingga mahasiswa menjadi subjek karena mayoritas korban kecelakaan lalu lintas berasal dari kalangan tersebut dan/atau berusia 20-29 tahun (World Health Organization, 2018). Kemudian, subjek yang terpilih di dalam penelitian ini juga merupakan pelaku perilaku *human error*, sehingga keterlibatan subjek dapat membantu menyempurnakan kajian peneliti.

f. Lokasi Penelitian

Penelitian ini bertempat di Kantor Direktorat Sarana Transportasi Jalan, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang beralamat di Jl. Tanah Abang II No. 49-51, Kec. Petojo Selatan, Jakarta Pusat. Lokasi ini dipilih karena Direktorat Sarana Transportasi Jalan merupakan bagian dari Kementerian Perhubungan Republik Indonesia yang diberikan tugas untuk merumuskan kebijakan, menetapkan prosedur dan standar, menyelenggarakan bimbingan teknis (bimtek) serta melakukan evaluasi dan pelaporan di bidang sarana transportasi jalan, termasuk di dalamnya melaksanakan program kegiatan sosialisasi/kamapnye keselamatan jalan dalam rangka meningkatkan perilaku pengguna jalan yang berkeselamatan.

#### g. Teknis Analisis Data

Analisis data digunakan untuk memudahkan peneliti dalam menafsirkan data yang didapat selama penelitian. Proses analisis ini berlangsung berkelanjutan atau secara terus-menerus sejak awal penelitian hingga penyusunan laporan akhir penelitian. Miles dan Huberman dalam tulisannya tentang *Qualitative Data Analysis* menyebutkan bahwa salah satu cara untuk menganalisis data yaitu menggunakan model interaktif (*interactive model*) yang terdiri dari 3 (tiga) tahapan, yakni reduksi data, penyajian data dan penarikan kesimpulan (Matthew B & A Michael, 1994).

##### 1) Reduksi Data

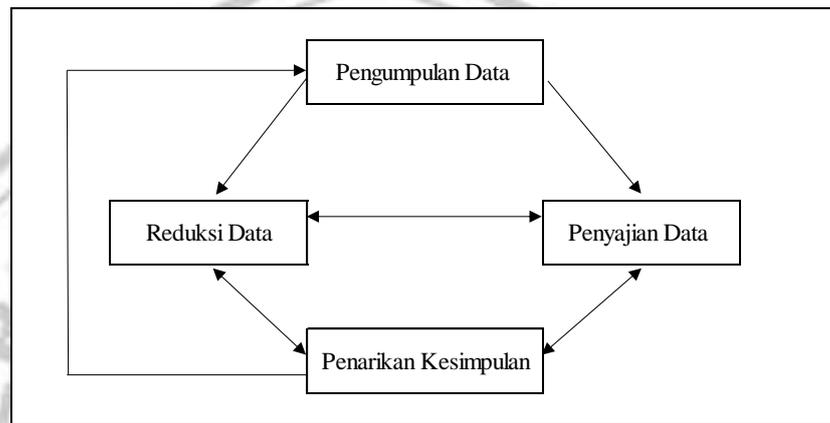
Yang dimaksud dengan reduksi data adalah melakukan seleksi terhadap data yang didapat selama penelitian. Seleksi atau pemilahan data ini berfungsi untuk memisahkan data yang sesuai dengan rumusan masalah sehingga pembahasan tidak melebar dari rumusan masalah yang telah ditentukan. Reduksi data juga berfungsi untuk memisahkan data yang valid dan tidak valid, karena akan memengaruhi dalam penarikan kesimpulan.

##### 2) Penyajian Data

Karena metode yang digunakan adalah deskriptif dengan pendekatan kualitatif, maka penyajian data dilakukan dengan cara membuat teks naratif dari data-data hasil reduksi. Hal ini bertujuan untuk memudahkan peneliti untuk mengambil atau menarik suatu kesimpulan.

### 3) Penarikan Kesimpulan

Tahap akhir analisa data yaitu penarikan kesimpulan. Penarikan kesimpulan dilakukan dengan cara penyusunan data secara sistematis sesuai dengan urutan penyusunan laporan. Kesimpulan dapat berupa argumentasi dari peneliti yang telah diverifikasi selama proses penelitian.



Gambar 1.4. Model Interaktif Analisis Data oleh Miles dan Huberman