BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Inspeksi Keselamatan Jalan

Menurut Pedoman Audit Keselamatan Jalan (Anonim, 2005), audit keselamatan jalan merupakan bagian dari strategi pencegahan kecelakaan lalu lintas dengan 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. Austroads (1994) mendefinisikan audit keselamatan jalan raya sebagai sebuah pengujian formal terhadap proyek jalan raya atau lalu lintas yang ada dan yang akan datang, atau proyek tertentu yang berinteraksi dengan para pengguna jalan raya, di mana pemeriksa independen berkualifikasi membuat laporan tentang potensi kecelakaan dan kinerja keselamatan proyek.

Ide dasar Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) adalah pengendalian periodik atas jaringan jalan terbangun terlepas dari jumlah kecelakaan yang telah terjadi pada ruas-ruas jalan pada jaringan jalan tersebut dengan tujuan untuk menemukan kelemahan-kelemahan yang terkait dengan keselamatan (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2006) dalam (Sujanto dan Mulyono, 2010)

Infrastruktur jalan yang berkeselamatan mengandung prinsip sebagai berikut (Direktorat Jenderal Bina Marga, 2006) dalam (Sujanto dan Mulyono, 2010):

a) *Communication, self explaining* dan *self enforcing*; jalan yang dirancang dengan tingkat keselamatan yang tinggi dan mampu mengomunikasikan marka, rambu dan sinyal kepada pengguna jalan dan jalan yang berkeselamatan harus mampu berfungsi secara optimal walaupun tanpa bantuan penegak hukum. Prinsip ini menekankan pentingnya lingkungan jalan didesain dan diperlengkapi dengan berbagai perlengkapan jalan yang selalu dapat diandalkan dan dipahami oleh penggunanya.

b) *Forgiving road;* kondisi jalan yang mampu mempengaruhi dampak atau tingkat fatalitas pengguna jalan ketika terjadi kecelakaan. Prinsip kedua ini mengakui bahwa situasi dan kondisi berbahaya tetap mungkin terjadi sebagai akibat kegagalan sistem manusia. Dalam situasi ini, lingkungan jalan diharapkan masih dapat memberikan peluang yang besar bagi pengguna jalan untuk tidak cedera terlalu parah atau terenggut nyawanya apabila terjadi kecelakaan di jalan raya.

Kondisi dan karakteristik fisik jalan yang perlu diketahui dan dianalisis adalah kondisi perkerasan jalan, keberadaan dan visibilitas marka dan rambu jalan, keadaan, lokasi, dan kondisi penerangan jalan, karakteristik bahaya pada sisi jalan, dan kelompok pengguna yang rentan.

Audit keselamatan jalan dilakukan dengan tujuan untuk mengidentifikasi potensi permasalahan keselamatan bagi pengguna jalan dan yang pengaruh-pengaruh lainnya dari jalan dan memastikan bahwa semua perencanaan atau desain jalan baru dan lama dapat beroperasi semaksimal mungkin secara aman dan selamat.

Manfaat yang dapat diperoleh dari suartu audit keselamatan jalan adalah pengurangan/pencegahan kemungkinan terjadinya suatu kecelakaan pada suatu ruas jalan, pengurangan tingkat fatalitas korban kecelakaan, penghematan pengeluaran negara untuk kerugian yang diakibatkan kecelakaan lalu lintas pengurangan biaya penanganan lokasi kecelakaan suatu ruas jalan melalui pengefektifan desain jalan.

3.2 Pendekatan Sistem Transportasi

Menurut Tamin O. Z. (2008) setiap kegiatan manusia yang beraneka ragam menyebabkan mereka perlu saling berhubungan. Untuk itu diperlukan alat penghubung, salah satu diantaranya dan paling tua umumnya adalah transportasi. Sedangkan sistem itu sendiri adalah gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan. Sedangkan pendekatan sistem adalah pendekatan umum untuk suatu perencanaan atau teknik dengan menganalisis semua faktor yang berhubungan dengan permasalahan yang ada. Dalam setiap organisasi sistem, perubahan pada suatu komponen dapat menyebabkan perubahan pada komponen lain. Dari sumber diatas dapat dikatakan bahwa pendekatan sistim transportasi merupakan pendekatan terhadap gabungan beberapa komponen atau objek yang saling berkaitan dalam setiap kegiatan yang dimana transportasi hanyalah sebagai alat penghubung guna menunjang kegiatan dan untuk setiap permasalahan yang ada dalam suatu perencanaan atau teknik di perlukan analisis faktor-faktor yang saling berhubungan.

3.3 Jalan Lingkar di Yogyakarta (Ring Road)

Jalan lingkar atau ring road yang ada di Yogyakarta dikenal dengan sebutan Ring Road Utara dan Ring Road Selatan. Sebutan yang kemudian digunakan sebagai nama jalan tersebut menimbulkan kesulitan dalam mencari alamat karena sebutan Ring Road Selatan dan Ring Road Utara, masing - masing mencakup ruas jalan yang panjang dan membentang dari Timur ke Barat.

Pada tanggal 24 Agustus 2017, Jalan Lingkar (Ring Road) diberi nama baru sebagaimana dituangkan dalam Surat Keputusan Gubernur Daerah Istimewa Yogyakarta Nomor 166/KEP/2017 tentang Penamaan Jalan Arteri (Ring Road) Yogyakarta yang berisikan pemberian nama ruas jalan lingkar (Ring Road) Yogyakarta.

Berikut ini daftar nama-nama baru sejumlah jalan tersebut:

a) Jalan Siliwangi, dimulai dari Simpang Empat Pelemgurih hingga Simpang Empat Jombor (panjang ruas 8,58km), warna kuning.

b) Jalan Padjajaran, dimulai dari Simpang Empat Jombor hingga Simpang Tiga Maguwoharjo (panjang ruas 10km), warna Merah.

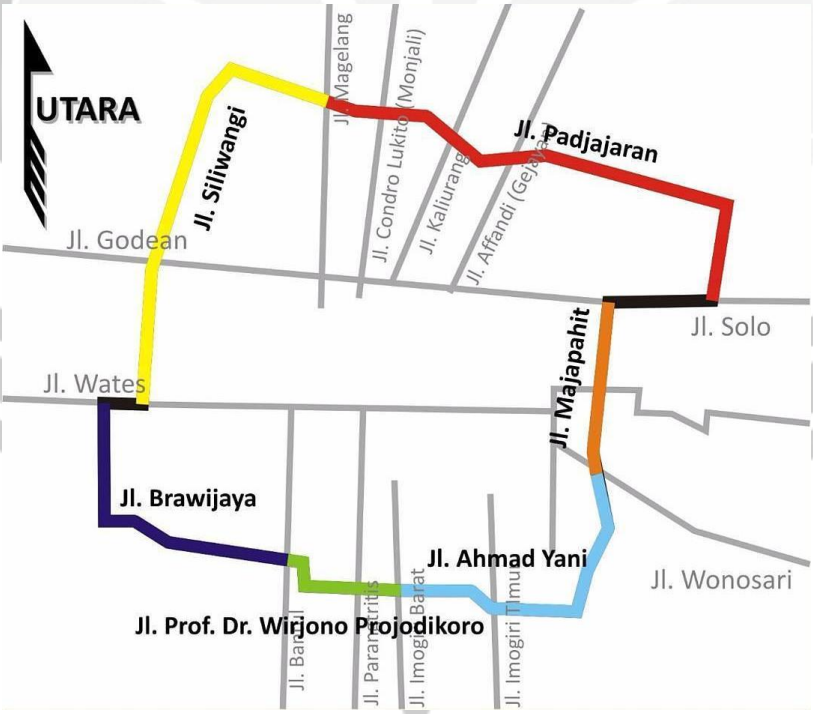
c) Jalan Majapahit, dimulai dari Simpang Tiga Janti hingga Simpang Empat Jalan Wonosari (panjang ruas 3,2km), warna orange.

d) Jalan Ahmad Yani, dimulai dari Simpang Empat Jalan Wonosari hingga Simpang Empat Jalan Imogiri Barat (panjang ruas 6,5km), warna biru muda.

e) Jalan Prof. Dr. Wirjono Projodikoro, dimulai dari Jalan Imogiri Barat hingga Simpang Empat Dongkelan (panjang ruas 2,78km), warna hijau.

f) Jalan Brawijaya, dimulai dari Simpang Empat Dongkelan hingga Simpang Tiga Gamping (panjang ruas 5,86km), warna biru tua.

Pemilihan nama - nama Kerajaan Nusantara ini, dimaksudkan untuk kembali mengingatkan kepada masyarakat, bahwa perjuangan panjang telah dilakukan oleh bangsa ini untuk merdeka. Ada pun Ruas Siliwangi Arteri Nasional dalam penelitian ini, batas awal simpang Empat Pelemgurih (E: -7,7998350 S: 110,3299040, Batas akhir Simpang Empat Jombor (E: -77492570; S: 110,3623000)



Gambar 3.1 Penamaan Ring Road Yogyakarta

Sumber: SK Gubernur DIY Nomor 166/KEP/2017