

EVALUASI IMPLEMENTASI PROGRAM KESELAMATAN JALAN OK BOS DI JAWA TIMUR DALAM MENURUNKAN KEJADIAN KECELAKAAN LALU LINTAS

*Implementation Evaluation of the "OK BOS" Road Safety Program in East Java
for Reducing Traffic Accidents*

Sonya Sulistyono
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Jember
Jl. Kalimantan 37
Jember, Jawa Timur
sonya.sulistyono@unej.ac.id

Nunung Nuring Hayati
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Jember
Jl. Kalimantan 37
Jember, Jawa Timur
nunung.nuring@unej.ac.id

Ratih Novi Listyawati
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Jember
Jl. Kalimantan 37
Jember, Jawa Timur
ratihnovilistyawati@gmail.com

Heri Wahono
Direktorat Lalu Lintas
Kepolisian Daerah Jawa Timur
Jl. Ahmad Yani No.116
Surabaya, Jawa Timur

Budi Hendrawan
Direktorat Lalu Lintas
Kepolisian Daerah Jawa Timur
Jl. Ahmad Yani No.116
Surabaya, Jawa Timur
mbudih48@gmail.com

Eko Hengky Prayitno
Direktorat Lalu Lintas
Kepolisian Daerah Jawa Timur
Jl. Ahmad Yani No.116
Surabaya, Jawa Timur
ekohengky99@gmail.com

Abstract

IRSMS data shows the increase in traffic accidents in 2016 reached 11% compared to the events of the previous year, and in 2017 it also increased by as much as 6%. The East Java Regional Police together with other LLAJ stakeholders formulated the "OK BOS" Program (Open Karo Blackspot) to improve road safety. Regencies / cities are encouraged to be more sensitive to traffic accidents that occur in their areas, and encourage the implementation of road safety activities in an effort to reduce the incidence and fatality of traffic accidents. The results of the evaluation of the implementation of the program show the effectiveness of the program against the decrease in traffic accidents. Reduction in accident rates during program implementation reached 21%. Other evaluation results show that the implementation of the program is still not optimal and has not been evenly distributed, so it is necessary to plan strategies for implementation in 2019.

Keywords: road safety action, traffic accident, OK BOS road safety program, accident fatality

Abstrak

Data IRSMS memperlihatkan peningkatan kejadian kecelakaan lalu lintas tahun 2016 mencapai 11% dibandingkan dengan kejadian tahun sebelumnya, dan tahun 2017 masih meningkat pula sebanyak 6%. Polda Jawa Timur bersama instansi pemangku kepentingan LLAJ lainnya merumuskan Program "OK BOS" (Open Karo Blackspot) untuk meningkatkan Kamseltibcar Lantas. Kabupaten/kota didorong lebih peka terhadap kecelakaan lalu lintas yang terjadi di wilayahnya, serta mendorong pelaksanaan kegiatan-kegiatan keselamatan jalan sebagai upaya untuk menurunkan kejadian dan fatalitas kecelakaan lalu lintas. Hasil evaluasi implementasi program memperlihatkan efektivitas program terhadap turunnya angka kecelakaan lalu lintas. Reduksi angka kecelakaan selama implementasi program mencapai 21%. Hasil evaluasi lain memperlihatkan bahwa implementasi program masih belum maksimal dan belum merata, sehingga perlu dilakukan perencanaan strategi untuk implementasi pada tahun 2019.

Kata kunci: aksi keselamatan jalan, kecelakaan lalu lintas, program OK BOS, fatalitas kecelakaan

PENDAHULUAN

Keselamatan jalan telah menjadi masalah global dimana lebih dari 1,24 juta orang meninggal dan lebih dari 50 juta orang luka karena kecelakaan lalu lintas di jalan, sementara 75 % kejadian dan dampaknya terjadi di negara-negara berkembang. (WHO, 2013). Sementara di Uni Eropa pada tahun 2012 korban meninggal karena kecelakaan mencapai 2.700 orang dengan korban luka parah sebanyak 313.000 (European Transport Safety Council, 2013). Resolusi PBB pada tahun 2010 telah dikeluarkan untuk secara bersama melakukan aksi nyata menurunkan kecelakaan lalu lintas yang terjadi di dunia, dengan mencanangkan Dekade Aksi Keselamatan Jalan 2011 – 2020 (WHO, 2011). Pemerintah Indonesia menindak lanjuti hal dan mendukung resolusi tersebut, dengan diterbitkannya Inpres Nomor 4 tahun 2013, tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan (DAKJ). Dalam Rencana Umum Nasional Keselamatan Jalan (RUNK) 2011 – 2035 disebutkan bahwa Program DAKJ merupakan bagian RUNK pada short term pertama.

Jawa Timur merupakan salah satu provinsi di Indonesia dengan pertumbuhan ekonomi paling tinggi di Indonesia. Data BPS Provinsi Jawa Timur mencatat bahwa pertumbuhan yang terjadi tahun 2016 dan 2017 mencapai 5,55% dan 5,6% (BPS Provinsi Jawa Timur, 2017 dan 2018). Pertumbuhan ekonomi yang positif tersebut tentunya meningkatkan pergerakan lalu lintas. Namun fakta yang lain berkata berbeda. Potret kejadian kecelakaan lalu lintas di Jawa Timur, berdasarkan data IRSMS, memperlihatkan jumlah kejadian kecelakaan lalu lintas yang tertinggi di Indonesia. Pada tahun 2017 terjadi 4.897 kejadian kecelakaan fatal dari 24.371 kejadian kecelakaan lalu lintas dan pada tahun 2016 terjadi 23.101 kejadian kecelakaan lalu lintas dengan 4.982 kejadian kecelakaan fatal. Sementara peningkatan kejadian kecelakaan pada tahun 2016 mencapai 11% dibandingkan kejadian pada tahun sebelumnya, dan pada tahun 2017 masih meningkat pula sebesar 6%. Kecelakaan fatal tahun 2016 meningkat 5% dibandingkan kejadian pada tahun sebelumnya, dan pada tahun 2017 hanya terjadi penurunan sebesar 2%. Kondisi ini perlu menjadi perhatian instansi terkait, karena masih terjadi kontra produktif dengan arah kebijakan RUNK, yang di dalamnya mengimplementasikan pula Inpres Nomor 4 Tahun 2013, yang menterjemahkan Resolusi PBB tentang Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

Tinjauan terhadap implementasi program aksi keselamatan jalan di Jawa Timur dan hasil evaluasinya telah dikaji beberapa peneliti sebelumnya. Hayati, dkk. (2010) memaparkan implementasi program keselamatan jalan dengan meningkatkan patroli polisi lalu lintas dan karakter lingkungan jalan pada lokasi blackspot dilakukan Polres Jember sepanjang September – Desember 2008. Hasil evaluasi memperlihatkan kegiatan yang dilakukan cukup berhasil, dimana nilai $X^2 = 0,00685$ berada diluar X^2 tabel dengan nilai K sebesar $0,78 < 1$. Sementara Supriono, dkk. (2010) melakukan analisis penganan kecelakaan pada lokasi rawan kecelakaan (blacksite) dilakukan disepanjang Jl. Gajah Mata Perkotaan Jember yang merupakan lokasi Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL). Hasil evaluasi memperlihatkan efektivitas penanganan kecelakaan memberikan hasil maksimal pada periode ketika penanganan (2008) dan setelah penanganan (2009). Terjadi penurunan nyata terhadap kejadian kecelakaan dengan efektivitas penanganan mencapai 56%. Sedangkan Sulistyono, dkk. (2012) melakukan tinjauan terhadap implementasi program keselamatan jalan Partnership Road Safety Action (PRSA) pada Jalur Pantura Surabaya – Tuban pada Juni hingga Desember 2010. Hasil evaluasi memperlihatkan, keberhasilan implementasi program PRSA ditunjukkan Polres Gresik dimana jumlah kecelakaan yang terjadi mengalami penurunan signifikan sebesar 63,61% dengan nilai $X^2 = 9,819$. Sementara pada Polres Lamongan dan Polres Tuban tidak demikian.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyebutkan bahwa keselamatan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Disebutkan pula bahwa Polisi Lalu Lintas bertanggung jawab atas keselamatan di jalan dan berlalu lintas, termasuk di dalamnya pengumpulan, pemantauan, pengolahan, penyajian data lalu lintas dan angkutan jalan, serta penegakan hukum. Menyikapi hal tersebut, Direktorat Lalu Lintas Polda Jawa Timur bersama instansi pemangku kepentingan LLAJ lainnya merumuskan program keselamatan jalan untuk meningkatkan Kamseltibcar Lantas dalam Program OK BOS (Opén Karo Blackspot). Melalui program ini kabupaten/kota didorong untuk lebih peka dalam melihat kecelakaan yang terjadi dan kegiatan-kegiatan keselamatan jalan didorong sebagai upaya untuk menurunkan kejadian dan fatalitas kecelakaan. Selain itu, melalui program ini kabupaten/kota didorong pula untuk menangani lokasi-lokasi rawan kecelakaan di wilayahnya.

Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis efektivitas implementasi Program OK BOS pada tahap awal dalam menurunkan kejadian dan fatalitas kecelakaan. Data kecelakaan yang digunakan akan merujuk data IRSMS, karena Tjahjono (2017) menyampaikan bahwa evaluasi terhadap keselamatan jalan haruslah berbasis data kecelakaan lalu lintas yang didapat dari IRSMS Korlantas Polri. Hal ini menjadi penting untuk memberikan kesamaan persepsi data kecelakaan yang digunakan. Sehingga hasil penelitian ini diharapkan dapat digunakan untuk mengarahkan strategi dalam implementasi program selanjutnya pada tahun 2019.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini bertujuan melakukan evaluasi terhadap implementasi Program OK BOS Ditlantas Polda Jawa Timur. Perencanaan program dilaksanakan pada April – Mei 2018 dan implementasi dilakukan mulai bulan Juni 2018. Tahap awal implementasi program dilaksanakan sepanjang periode Juni – Oktober 2018. Komparasi pada penelitian ini dilakukan sebelum dan saat program diimplementasikan.

Analisis Statistika Kecelakaan

Analisis statistika kecelakaan merupakan suatu metode untuk melakukan evaluasi terhadap kecelakaan yang terjadi. Evaluasi efektivitas implementasi Program OK BOS di Jawa Timur pada penelitian ini menggunakan metode analisis statistika kecelakaan *Chi-Square Test* untuk kondisi sebelum dan saat implementasi program. Sedangkan *K-Test* digunakan untuk analisis tingkat efektivitas kegiatan aksi keselamatan dalam implementasi Program OK BOS yang telah dilakukan.

1. Analisis Sebelum dan Sesudah Penanganan

Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah (2004) menyebutkan bahwa uji chi-kuadrat atau uji normal dapat digunakan untuk analisis statistika kecelakaan lalu lintas. Karena itu, uji statistika ini dimanfaatkan untuk menganalisis sebelum dan sesudah penanganan kecelakaan lalu lintas pada studi ini. Teknik analisis statistika kecelakaan ini dapat dijelaskan sebagai berikut:

a. Variabel

Variabel atau tipe keelakaan sejenis harus ditentukan. Variabel yang ditentukan ini antara lain untuk *site* (lokasi yang diamati) dan *control* (keseluruhan lokasi di luar lokasi yang ditinjau).

- b. Hipotesis
 H_0 : tidak terdapat perbedaan yang berarti antara jumlah angka kecelakaan pada grup kecelakaan pada suatu lokasi rawan (*site*) dengan kelompok kecelakaan yang sejenis pada ruas jalan atau pada suatu area (*control*) secara umum.
 H_1 : terdapat perbedaan yang berarti.
- c. Nilai Observasi Chi-Kuadrat atau Nilai Z: Nilai Observasi
 Nilai ini diperoleh dengan perhitungan chi-kuadrat menggunakan tabel kontingensi 2x2, seperti yang ditunjukkan pada Tabel 1.

Tabel 1. Tabel kontingensi 2x2.

	Site	Control	Total
Tipe kecelakaan x	a	c	g = a + c
Tipe kecelakaan selain x	b	d	h = b + d
Total	e = a + b	f = c + d	n = a + b + c + d

Persamaan chi-kuadrat (χ^2) dapat dihitung dengan persamaan berikut:

$$(\chi^2) = \frac{(|ad - bc| - n/2)^2}{efgh} n \quad (1)$$

dengan:

χ^2 = nilai chi-kuadrat

a = proporsi tipikal kecelakaan (*site*)

b = proporsi tipikal kecelakaan lainnya (*site*)

c = proporsi tipikal kecelakaan (*control*)

d = proporsi tipikal kecelakaan lainnya (*control*) e, f, g, h, n lihat pada tabel

d. Signifikansi Pengujian

Analisis hasil uji statistika diperoleh dengan membandingkan nilai observasi dengan nilai tabel (dengan tingkat signifikansi α tertentu), dengan kriteria:

1) H_0 ditolak, apabila nilai observasi lebih besar dari nilai tabel.

2) H_0 tidak dapat ditolak, apabila **nilai observasi lebih kecil atau sama dengan nilai tabel.**

2. Tingkat Efektivitas Penanganan

Uji-K dapat digunakan sebagai pendekatan untuk meninjau tingkat efektivitas penanganan kecelakaan di suatu lokasi rawan kecelakaan lalu lintas, dengan menggunakan persamaan:

$$k = (b/a)/(d/c) \quad (2)$$

dengan:

a = angka kecelakaan sebelum (*before*) penanganan pada lokasi *site*

b = angka kecelakaan sesudah (*after*) penanganan pada lokasi *site*

c = angka kecelakaan sebelum (*before*) penanganan pada lokasi *control*

d = angka kecelakaan sesudah (*after*) penanganan pada lokasi *control*

Interpretasi nilai k dari hasil Uji-K adalah apabila nilai $k < 1$ dapat diartikan terdapat penurunan kecelakaan, apabila nilai $k = 1$ dapat diartikan tidak terdapat penurunan,

dan apabila nilai $k > 1$ dapat diartikan terdapat peningkatan kecelakaan. Sedangkan persentase tingkat penurunan atau peningkatannya dapat ditentukan dengan $(k - 1) \times 100\%$.

Tahapan Penelitian

Tahapan pelaksanaan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Studi pustaka; mencakup metode-metode penentuan angka kecelakaan dan analisis kecelakaan menggunakan metode statistika yang terkait dengan evaluasi terhadap pelaksanaan program keselamatan.
2. Pengumpulan data; meliputi data kecelakaan lalu lintas dari IRSMS dan data implemmentasi program keselamatan dari Subdit Kamsel Ditlantas Polda Jawa Timur. Selain itu, data pendukung implementasi Program OK BOS diperoleh melalui diskusi dan wawancara.
3. Analisis Data; meliputi analisis angka kecelakaan lalu lintas dari data yang dapat dihimpun. Analisis sebelum dan saat implementasi Program OK BOS menggunakan metode statistika *Chi-Square Test* dan analisis efektivitas implementasi Program OK BOS menggunakan metode statistik *K- Test*. Interpretasi hipotesis terhadap uji chi-kuadrat:
 - a. Menolak H_0 berarti **terdapat perbedaan yang berarti** antara angka kecelakaan lalu lintas pada grup kecelakaan lalu lintas di suatu lokasi yang mengimplementasikan Program OK BOS (*site*) dengan kelompok tipikal angka kecelakaan sejenis di wilayah Jawa Timur (*control*) secara umum.
 - b. Tidak dapat menolak H_0 berarti **tidak terdapat perbedaan yang berarti** antara angka kecelakaan pada grup kecelakaan lalu lintas di suatu lokasi yang mengimplementasikan Program PRSA pada Jalur Pantura Surabaya-Tuban (*site*) dengan kelompok tipikal angka kecelakaan sejenis pada Jalur Pantura Surabaya-Tuban (*control*) secara umum.
4. Evaluasi terhadap implementasi Program PRSA dilakukan dengan meninjau hasil analisis statistik dua metode tersebut (uji chi-kuadrat dan uji-k) terhadap angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi ditinjau secara kuantitas dan kualitas.

ANALISIS ANGKA KECELAKAAN

Analisis angka kecelakaan digunakan sebagai suatu pendekatan untuk mengukur perbedaan yang terjadi sebelum dan saat implementasi Program OK BOS. Metode statistika *chi-square* (χ^2) digunakan dalam analisis ini. Hipotesis awal (H_0) pada analisis ini adalah tidak terdapat perbedaan yang signifikan pada angka kecelakaan sebelum dan saat dilaksanakan program OK BOS di kota/kabupaten dibandingkan dengan angka kecelakaan di Jawa Timur. Untuk analisis ini, H_0 ditolak jika nilai χ^2 hitung lebih besar dari nilai χ^2 tabel.

Untuk analisis angka kecelakaan sebelum pelaksanaan program (periode Juni – Oktober 2017) dan saat pelaksanaan (periode Juni – Oktober 2018), digunakan tabel kontingensi 2x2. Dengan menggunakan derajat kebebasan (ν) sebesar 1 dan dengan derajat kepercayaan 95% ($\alpha = 5\%$), diperoleh nilai χ^2 tabel sebesar 3,84146. Hasil analisis yang diperoleh disajikan pada Tabel 2.

Tabel 2. Angka kecelakaan sebelum dan selama implementasi Program OK BOS

No.	Polres	Jumlah Kecelakaan		X^2 hitung	Hasil Evaluasi
		Jun – Okt 2017	Jun – Okt 2018		
1	Kota Besar Surabaya	628	509	13,83	
2	Pelabuhan Tj. Perak	94	51	12,88	H0 ditolak
3	Gresik	285	319	1,20	H0 tidak dapat ditolak
4	Sidoarjo	584	669	3,93	H0 ditolak
5	Mojokerto Kota	156	152	0,11	H0 tidak dapat ditolak
6	Mojokerto	367	376	0,00	H0 tidak dapat ditolak
7	Malang Kota	127	86	8,20	H0 ditolak
8	Malang	391	307	11,12	H0 ditolak
9	Batu	105	87	1,82	H0 tidak dapat ditolak
10	Pasuruan Kota	163	148	0,91	H0 tidak dapat ditolak
11	Pasuruan	351	363	0,02	H0 tidak dapat ditolak
12	Probolinggo Kota	199	138	11,65	H0 ditolak
13	Probolinggo	223	260	2,00	H0 tidak dapat ditolak
14	Jember	464	536	3,62	H0 tidak dapat ditolak
15	Lumajang	186	237	4,91	H0 ditolak
16	Situbondo	129	153	1,45	H0 tidak dapat ditolak
17	Banyuwangi	378	359	0,81	H0 tidak dapat ditolak
18	Bondowoso	185	172	0,65	H0 tidak dapat ditolak
19	Kediri Kota	261	260	0,04	H0 tidak dapat ditolak
20	Kediri	539	577	0,60	H0 tidak dapat ditolak
21	Nganjuk	364	325	2,78	H0 tidak dapat ditolak
22	Jombang	485	454	1,53	H0 tidak dapat ditolak
23	Tulungagung	427	380	3,42	H0 tidak dapat ditolak
24	Blitar Kota	111	84	3,93	H0 ditolak
25	Blitar	167	193	1,28	H0 tidak dapat ditolak
26	Trenggalek	189	224	2,15	H0 tidak dapat ditolak
27	Madiun Kota	205	196	0,34	H0 tidak dapat ditolak
28	Madiun	275	317	2,06	H0 tidak dapat ditolak
29	Ngawi	298	366	5,39	H0 ditolak
30	Pacitan	127	141	0,40	H0 tidak dapat ditolak
31	Ponorogo	270	342	6,76	H0 ditolak
32	Magetan	260	277	0,22	H0 tidak dapat ditolak
33	Bojonegoro	475	390	9,43	H0 ditolak
34	Tuban	567	769	25,04	H0 ditolak

No.	Polres	Jumlah Kecelakaan		X^2 hitung	Hasil Evaluasi
		Jun – Okt 2017	Jun – Okt 2018		
35	Lamongan	397	421	0,28	H0 tidak dapat ditolak
36	Sumenep	79	80	0,00	H0 tidak dapat ditolak
37	Pamekasan	110	124	0,49	H0 tidak dapat ditolak
38	Sampang	60	51	0,73	H0 tidak dapat ditolak
39	Bangkalan	81	73	0,46	H0 tidak dapat ditolak
Total		10.762	10.966		

Hasil analisis chi-square angka kecelakaan berdasarkan jumlah kecelakaan, pada Tabel 2, menunjukkan 12 polres jajaran menolak H_0 , dan 27 polres jajaran lainnya tidak dapat menolak H_0 . Dengan demikian dapat dikatakan bahwa pada implementasi awal Program OK BOS (periode Juni – Oktober 2018) hanya terdapat 12 polres jajaran yang mengalami perubahan atau mengalami dampak akibat penerapan program keselamatan jalan di Jawa Timur.

EFEKTIVITAS IMPLEMENTASI PROGRAM

Analisis ini dilakukan untuk meninjau efektivitas implementasi awal Program OK BOS terhadap angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Pendekatan yang dilakukan adalah dengan melakukan Uji-K (k-test). Nilai yang didapat dari uji ini menunjukkan efektivitas implementasi program. Apabila nilai k-test kurang dari 1, berarti terdapat penurunan kecelakaan lalu lintas. Namun sebaliknya jika nilai k-test lebih besar dari 1, berarti terdapat peningkatan kecelakaan, dan apabila nilai k-test sama dengan 1, berarti tidak terdapat penurunan kecelakaan lalu lintas.

Tabel 3. Efektivitas implementasi Program OK BOS

No.	Polres	Jumlah Kecelakaan		Nilai K	Hasil Evaluasi	
		Jun – Okt 2017	Jun – Okt 2018			
1	Kota Besar Surabaya	628	509	0,80	penurunan	-20,46%
2	Pelabuhan Tj. Perak	94	51	0,53	penurunan	-46,75%
3	Gresik	285	319	1,10	peningkatan	9,85%
4	Sidoarjo	584	669	1,12	peningkatan	12,42%
5	Mojokerto Kota	156	152	0,96	penurunan	-4,38%
6	Mojokerto	367	376	1,01	peningkatan	0,55%
7	Malang Kota	127	86	0,66	penurunan	-33,54%
8	Malang	391	307	0,77	penurunan	-22,94%
9	Batu	105	87	0,81	penurunan	-18,68%
10	Pasuruan Kota	163	148	0,89	penurunan	-10,89%
11	Pasuruan	351	363	1,01	peningkatan	1,49%

No.	Polres	Jumlah Kecelakaan		Nilai K	Hasil Evaluasi	
		Jun – Okt 2017	Jun – Okt 2018			
12	Probolinggo Kota	199	138	0,68	penurunan	-31,94%
13	Probolinggo	223	260	1,14	peningkatan	14,42%
14	Jember	464	536	1,13	peningkatan	13,37%
15	Lumajang	186	237	1,25	peningkatan	25,05%
16	Situbondo	129	153	1,16	peningkatan	16,40%
17	Banyuwangi	378	359	0,93	penurunan	-6,79%
18	Bondowoso	185	172	0,91	penurunan	-8,76%
19	Kediri Kota	261	260	0,98	penurunan	-2,24%
20	Kediri	539	577	1,05	peningkatan	5,06%
21	Nganjuk	364	325	0,88	penurunan	-12,38%
22	Jombang	485	454	0,92	penurunan	-8,13%
23	Tulungagung	427	380	0,87	penurunan	-12,66%
24	Blitar Kota	111	84	0,74	penurunan	-25,73%
25	Blitar	167	193	1,13	peningkatan	13,42%
26	Trenggalek	189	224	1,16	peningkatan	16,31%
27	Madiun Kota	205	196	0,94	penurunan	-6,17%
28	Madiun	275	317	1,13	peningkatan	13,13%
29	Ngawi	298	366	1,21	peningkatan	20,53%
30	Pacitan	127	141	1,09	peningkatan	8,96%
31	Ponorogo	270	342	1,24	peningkatan	24,31%
32	Magetan	260	277	1,05	peningkatan	4,56%
33	Bojonegoro	475	390	0,81	penurunan	-19,42%
34	Tuban	567	769	1,33	peningkatan	33,10%
35	Lamongan	397	421	1,04	peningkatan	4,07%
36	Sumenep	79	80	0,99	penurunan	-0,62%
37	Pamekasan	110	124	1,11	peningkatan	10,63%
38	Sampang	60	51	0,83	penurunan	-16,58%
39	Bangkalan	81	73	0,88	penurunan	-11,55%
Total		10.762	10.966			

Hasil analisis menggunakan Uji-K yang disajikan pada Tabel 3 menunjukkan efektivitas implementasi awal Program OK BOS terjadi di 20 polres jajaran, sementara pada 19 polres jajaran lainnya tidak demikian. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa implementasi awal Program OK BOS masih belum menunjukkan keberhasilan secara menyeluruh pada polres-polres jajaran di wilayah hukum Polda Jawa Timur. Untuk itu perlu direncanakan suatu strategi implementasi program yang lebih baik pada tahap selanjutnya.

SIGNIFIKANSI PERBEDAAN IMPLEMENTASI PROGRAM

Uji beda berpasangan digunakan untuk mengetahui perbedaan antara sebelum dilaksanakan Program OK BOS dan saat dilaksanakan program terhadap angka kecelakaan yang terjadi. Hasil analisis uji beda berpasangan terhadap angka kecelakaan ditunjukkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Hasil uji beda berpasangan angka kecelakaan berdasarkan jumlah kecelakaan

	Paired Differences					t	df	Sig. (2-tailed)
	Mean	Std. Deviation	Std. Error Mean	95% Confidence Interval of the Difference				
				Lower	Upper			
Pair 1 angka_laka_17_jmllaka angka_laka_18_jmllaka	-5,667	77,010	18,151	-43,963	32,629	-0,312	17	0,759

Uji hipotesis:

H_0 : tidak terdapat perbedaan angka kecelakaan sebelum dan saat dilaksanakan Program OK BOS.

H_1 : terdapat perbedaan angka kecelakaan sebelum dan saat dilaksanakan Program OK BOS.

Bila digunakan nilai α sebesar 0,05 dan nilai v sebesar 17, diperoleh nilai t_{tabel} sebesar 2,110. Untuk uji ini, H_0 ditolak jika $|t|$ lebih besar dari 2,110 (atau bila nilai Sig. lebih kecil dari α yang digunakan). Hasil statistik uji t yang diperoleh adalah sebesar - 0,312, sehingga H_0 tidak dapat ditolak. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa tidak terdapat perbedaan angka kecelakaan sebelum dan saat dilaksanakan Program OK BOS.

KESIMPULAN

Program OK BOS merupakan upaya Ditlantas Polda Jawa Timur dalam menggerakkan polres jajaran untuk berperan aktif dalam kegiatan aksi keselamatan jalan. Berdasarkan hasil analisis dengan tinjauan angka kecelakaan berdasarkan jumlah kejadian dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Implementasi awal Program OK BOS, pada periode Juni – Oktober 2018, memperlihatkan hanya terdapat 12 polres jajaran yang mengalami mengalami perubahan atau berdampak terhadap penerapan program keselamatan jalan ini di Jawa Timur.
2. Efektivitas implementasi awal Program OK BOS hanya terjadi di 20 polres jajaran, sementara di 19 polres jajaran yang lain tidak demikian.
3. Data kejadian kecelakaan polres jajaran selama implementasi awal program memperlihatkan bahwa tidak terdapat perbedaan yang signifikan antara sebelum implementasi program dan saat implementasi program.

REKOMENDASI

Implementasi awal Program OK BOS yang dilaksanakan oleh Ditlantas Polda Jawa Timur sepanjang bulan Juni hingga Oktober 2018 masih belum menunjukkan keberhasilan dan efektivitas secara menyeluruh pada polres jajaran. Karena itu diperlukan langkah-langkah strategis untuk lebih memberikan penetrasi agar diperoleh keberhasilan implementasi program keselamatan jalan ini pada periode berikutnya. Rekomendasi yang dapat diberikan, antara lain, adalah:

1. Perlu disusun perencanaan secara komprehensif implementasi Program OK BOS untuk periode selanjutnya.
2. Sebelum implementasi tahap selanjutnya, perlu dilakukan *workshop* pada personil polres jajaran untuk meningkatkan kemampuan dalam:
 - a. optimalisasi pemanfaatan IRSMS dan interpretasi hasil analisis data kecelakaan pada IRSMS untuk dapat menentukan program kegiatan yang tepat.
 - b. perencanaan program kegiatan setiap polres jajaran dan penetapan indikator capaian kegiatan keselamatan jalan dan Program OK BOS.
3. Perlu dilakukan monitoring dan evaluasi secara periodik (misalnya setiap 3 bulan) oleh Direktorat Lalu Lintas c.q Subdit Kamsel, sebagai fungsi Pembina, terhadap setiap polres jajaran, sehingga dinamika implementasi dapat terbaca secara periodik dan dapat dilakukan upaya-upaya cepat apabila indikator kegiatan dan program belum tercapai.
4. Perlu dilakukan implementasi Program OK BOS atau program sejenis secara berkelanjutan guna mendukung Dekade Aksi Keselamatan Jalan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Korlantas Polri yang telah memberikan kesempatan dan dana penelitian kepada Tim Peneliti. Terima kasih disampaikan pula kepada Direktorat Lalu Lintas Kepolisian Daerah Jawa Timur atas dukungan dan fasilitas yang diberikan dalam pengambilan data kecelakaan dan kegiatan aksi keselamatan jalan selama pelaksanaan penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah. 2004. *Penanganan Lokasi Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, Pedoman Konstruksi dan Bangunan Pd T-09-2004-B*. Departemen Permukiman dan Prasarana Wilayah: Jakarta.
- Hayati, N.N., Prasatya, I.M.A., Sulistyono. S. 2010. *Evaluasi Pengkarakteran Lingkungan Jalan dan Peningkatan Patroli Lalu Lintas Pada Aksi Keselamatan Jalan Lokasi Blackspot*. Simposium Nasional XIII Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) Indonesia. Jember: UPT Perpustakaan Universitas Jember.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia: Jakarta.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2013. Instruksi Presiden Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan. Sekretariat Kabinet Republik Indonesia: Jakarta.

- Sulistiyono, S., Soetjipto, J.W., Saputro. O.R. 2012. *Analisis Efektivitas Program Partnership Road Safety Action (PRSA) Jalur Pantura Surabaya – Tuban*. Prosiding Seminar Nasional Teknik Sipil 2012. Bandung: Universitas Kristen Maranatha.
- Supriono, H., Sulistiyono, S., Bustami. R.E.. 2010. *Analisis Keselamatan Jalan Kawasan Tertib Lalu Lintas (KTL) Kota Jember*. Simposium Nasional XIII Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi (FSTPT) Indonesia. Jember: UPT Perpustakaan Universitas Jember.
- Tjahjono, T. 2017. *Upaya Peningkatan Keselamatan Pada Jalan Nasional Indonesia*. Jurnal Transportasi, Vol.16, No.2. Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi: Bandung.
- World Health Organization. 2011. *Decade of Action for Road Safety 2011-2020*. <http://www.who.int/roadsafety/en/>. Jenewa: World Health Organization.
- World Health Organization. 2013. *Global Status Report on Road Safety 2013: Supporting a Decade of Action*. WHO: Geneva, Switzerland