

**IMPLEMENTASI ASEAN ROAD SAFETY STRATEGY DI  
INDONESIA**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagai Persyaratan Guna  
Memperoleh Gelar Sarjana (S-1) Dalam Bidang Ilmu  
Hubungan Internasional**



**Disusun Oleh :**

**Ricky Irwandi Saleh  
07041281823063**

**JURUSAN ILMU HUBUNGAN INTERNASIONAL  
FAKULTAS ILMU SOSIAL DAN POLITIK  
UNIVERSITAS SRIWIJAYA  
2023**

# HALAMAN PERSETUJUAN SKRIPSI

## Implementasi Asean Regional Road Safety Strategy Di Indonesia

### SKRIPSI

Oleh :

Ricky irwandi saleh

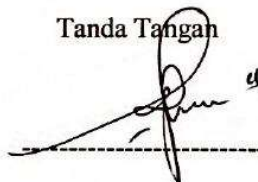
07041281823063

Telah disetujui oleh Dosen Pembimbing pada Tanggal November 2023

Pembimbing I

H. Azhar, S.H., M.Sc., LL.M.,  
LL.D  
NIP. 196504271989031003

Tanda Tangan



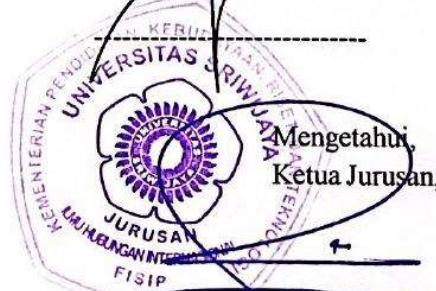
Tanggal

7 Nov 2023

Pembimbing II

Abdul Halim, S.IP., MA  
NIP. 199310082020121020

31 Okt 2023



Mengetahui,  
Ketua Jurusan,

Sofyan Effendi, S.IP., M.Si  
NIP. 197705122003121003

HALAMAN PENGESAHAN UJIAN SKRIPSI

**“IMPLEMENTASI ASEAN REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY DI INDONESIA”**

**Skripsi**

**Oleh :**

**Ricky irwandi saleh**

**07041281823063**

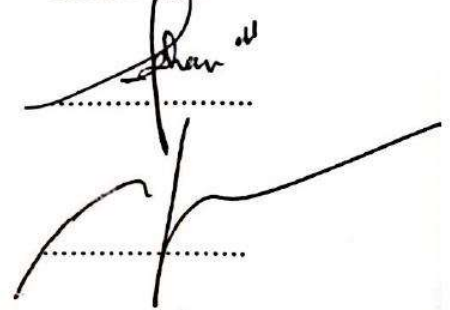
**Telah dipertahankan di depan penguji  
Dan dinyatakan telah memenuhi syarat  
Pada tanggal 20 Desember 2023**

**Pembimbing :**

**1. H. Azhar, S.H., M.Sc., LL.M., LL.D.  
NIP 196504271989031003**

**2. Abdul Halim, S.IP., MA  
NIP 199310082020121020**

**Tanda Tangan**

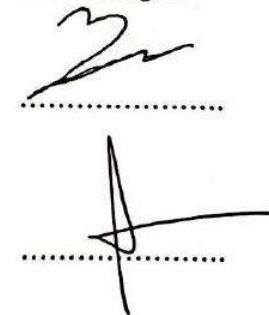


**Penguji :**

**1. Dr. Muchammad Yustian Yusa, S.S., M.Si  
NIP 198708192019031000**

**2. Nurul Aulia, S.IP  
NIP 199312222022032013**

**Tanda Tangan**



**Mengetahui,**

**Ketua Jurusan Ilmu Hubungan  
Internasional**



**Sofyan Effendi, S.IP., M.Si**



## LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Ricky Irwandi Saleh  
NIM : 07041281823063  
Jurusan : Ilmu Hubungan Internasional

Menyatakan dengan sungguh-sungguh bahwa skripsi yang berjudul "*Implementasi Asean Regional Road Safety Strategy di Indonesia*" ini adalah benar-benar karya saya sendiri dan saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku sesuai dengan Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2010 tentang Pencegahan dan Penanggulangan Plagiat di Perguruan Tinggi. Apabila di kemudian hari, ada pelanggaran yang ditemukan dalam skripsi ini dan/atau ada pengaduan dari pihak lain terhadap keaslian karya ini, saya bersedia menanggung sanksi yang dijatuhkan kepada saya.

Demikian pernyataan ini dibuat dengan sungguh-sungguh tanpa pemaksaan dari pihak manapun.

Indralaya, 27 September 2023

Yang membuat  
pernyataan,



Ricky irwandi Saleh  
NIM. 07041281823063

## **HALAMAN PERSEMBAHAN**

“Skripsi ini penulis persembahkan sepenuhnya kepada dua orang hebat dalam perjalanan hidup serta mendukung penulis yaitu Papa dan Mama. Kedua orang hebat tersebut membuat penulis percaya bahwa segala hal bisa dilakukan dengan niat yang tulus, menyakinkan penulis untuk menyelesaikan apa yang sudah dimulai, serta memberikan dukungan baik secara materi dan moral yang membuat penulis dapat menyelesaikan proses studi ini dengan baik. Penulis sangat berterima kasih atas nasihat, doa, saran dan semangat yang diberikan oleh kedua orang tua penulis”.

## KATA PENGANTAR

Puji dan syukur penulis atas kehadiran Allah SWT yang telah memberikan berkat rahmat, karunia, serta bimbingan-Nya atas terlaksananya skripsi dari penulis ini dan juga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini yang berjudul “Analisis Kepentingan Ekonomi Indonesia Dalam Indonesia -United Arab Emirates Comprehensive Economic Partnership Agreement ( IUAE CEPA)”, tepat pada waktunya. Skripsi ini adalah sebagai salah satu syarat yang telah ditetapkan dalam menyelesaikan pendidikan Sarjana di Universitas Sriwijaya Palembang.

Dalam proses penyusunan laporan penelitian ini penulis mendapatkan banyak bantuan dan penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak akan bisa selesai tanpa adanya bantuan dari berbagai pihak dan juga skripsi penulis ini juga jauh dari kata sempurna maka dari itu penulis juga mengharapkan arahan terbaik yang diberikan dari berbagai pihak untuk penulis agar bisa menyelesaikan skripsi ini. Maka dari itu penulis ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

1. Allah SWT., yang telah memberikan segala nikmat, berkat, rahmat, serta karunianya dalam hidup penulis
2. Bapak Prof. Dr. Ir. Taufiq Marwa, SE.M.Si. Selaku Rektor Universitas Sriwijaya.
3. Bapak Prof. Dr. Alfitri, M.Si Selaku Dekan Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik Universitas Sriwijaya.
4. Bapak Sofyan Effendi, S.IP., M.Si Selaku Ketua Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Sriwijaya.
5. Bapak H. Azhar, S.H., M.Sc., LL.M., LL.D Dosen Pembimbing 1 dan Pembimbing II Abdul Halim, S.IP., MA yang telah bersedia meluangkan waktu dan tenaganya untuk membantu penulis dalam proses penyusunan skripsi.
6. Kepada Buk Nurul Aulia, S.IP., MA. dan Dr. Muchammad Yustian Yusa, S.S., M.Si
7. selaku Dosen Penguji saya yang sudah memberikan banyak saran dan masukan terhadap penulisan skripsi saya agar lebih baik.

8. Kepada Mba Sisca selaku Admin Hubungan Internasional Palembang yang sangat membantu penulis dalam menyelesaikan administrasi kampus selama masa perkuliahan.
9. Kepada Bapak Nanang selaku Pembimbing KKHl saya DI KEMENDAG selama penulis melakukan kegiatan magang yang telah memberikan saran dan masukan untuk memulai penulisan skripsi.
10. Kepada kedua orang tua tercinta saya Saleh salleng dan Rina maryani , Adik saya Dhea dwi nanda sari yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan kepada saya selama menjalankan perkuliahan dan sampai kepada tahap penyusunan skripsi.
11. teman teman saya dari curup yang juga ikut menemani proses sehingga terselesaikan skripsi saya ini.
12. Teman-teman angkatan 2018 Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Sriwijaya Palembang.
13. Pihak-pihak serta teman-teman yang tidak dapat disebutkan satu persatu yang sudah memberikan bantuan dan dukungan selama proses penyusunan skripsi.

Akhir kata penulis berharap agar Allah SWT membalas kebaikan yang telah diberikan kepada semua pihak yang sudah membantu penulis selama proses penyelesaian skripsi ini. Dan juga penulis berharap agar skripsi ini berguna untuk para pembaca, khususnya untuk mahasiswa/i Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Universitas Sriwijaya Palembang.

Palembang, 1 Januari 2024

Ricky irwandi saleh  
07041281823063

## DAFTAR ISI

<b>BAB I PENDAHULUAN.....</b>	<b>1</b>
1. Latar Belakang .....	1
1.2. Rumusan Masalah .....	8
1.3 Tujuan Penelitian.....	8
1.4 Manfaat Penelitian .....	8
<b>BAB II.....</b>	<b>10</b>
<b>2.1 Penelitian Terdahulu.....</b>	<b>10</b>
2.2 Kerangka Konseptual / Teori .....	16
2.2.1 Teori Rezim Internasional .....	16
<b>2.2.2. Implementasi rezim .....</b>	<b>19</b>
<b>2.3 Alur pemikiran .....</b>	<b>21</b>
<b>2.4 Argumentasi utama.....</b>	<b>21</b>
<b>BAB III.....</b>	<b>24</b>
3.1 Desain penelitian .....	24
<b>3.2 Definisi konsep.....</b>	<b>25</b>
<b>3.3 Fokus penelitian.....</b>	<b>26</b>
3.4 Unit Analisis .....	27
3.5 Jenis dan Sumber Data .....	27
3.6 Teknik Pengumpulan Data .....	27
3.7 Teknik Keabsahan Data .....	28
3.8 Teknik Analisis Data .....	29
<b>3.8.1. Reduksi Data.....</b>	<b>29</b>
<b>3.8.2. Penyajian Data.....</b>	<b>30</b>
<b>3.8.3. Verifikasi Data.....</b>	<b>30</b>
<b>BAB IV GAMBARAN UMUM.....</b>	<b>31</b>
4.1 Sejarah <i>ASEAN REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY</i> .....	31
<b>4.2 Lima pilar utama dari ARRSS .....</b>	<b>33</b>
<b>4.3 Indonesia challenge of <i>Asean Regional Road Safety Strategy</i> .....</b>	<b>35</b>
<b>BAB V ISI DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>38</b>
<b>5.1 Output.....</b>	<b>40</b>
5.1.1 Konvensi Wina 1968.....	40
5.1.2 <i>ASEAN DECLARATION ON ROAD SAFETY STRATEGY</i> .....	41
5.1.3 <i>5 Pilar of ASEAN REGIONAL ROAD SAFETY STRATEGY</i> .....	42
<b>5.2 Outcome .....</b>	<b>44</b>
5.2.2 <i>Safer roads and mobility.....</i>	<i>47</i>
5.2.3 <i>Safer vehicle .....</i>	<i>50</i>



5.2.4	<i>Safer roads user</i> .....	53
5.2.5	<i>Post crash response</i> .....	54
5.3	<i>Impact</i> .....	56
<b>BAB VI</b>	.....	63
6.1	<b>Kesimpulan</b> .....	63
6.2	<b>Saran</b> .....	64
DAFTAR PUSTAKA	.....	65


## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana upaya yang dilakukan Indonesia dalam menerapkan *Asean Regional Road Safety Strategy* melalui pembentukan undang-undang dan program-program yang dilakukan untuk memenuhi lima pilar dalam ARRSS. Penelitian ini menggunakan teori implementasi rezim *Underdal*, analisis dari sebuah implementasi rezim berawal dari *Output*, *Outcome*, dan *Impact* akan menjadi rantai utama sebab akibat suatu peristiwa yang mana pada awalnya akan menjadi titik awal untuk menganalisis masalah Implementasi dari lima pilar utama dalam ARRSS. Jenis penelitian ini adalah kualitatif berupa pengolahan data yang digunakan pada unit analisis yang dijelaskan menjadi kalimat deskriptif, sumber data yang digunakan adalah data primer didapat dari hasil wawancara dan data sekunder dari beberapa jurnal, laporan ataupun informasi dari situs resmi terkait, teknik pengumpulan data yang digunakan melalui studi kepustakaan. Hasil dari penelitian menyatakan bahwa penerapan program-program yang mencakup lima pilar ARRSS dapat menurunkan angka kecelakaan dan memajukan pembangunan dalam bidang transportasi dan jalan raya umum.

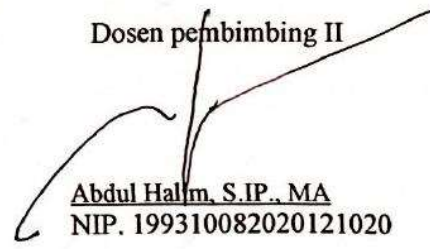
**Kata Kunci :** Rezim Intrnasional, ASEAN, ARRSS, Indonesia, putusan pemerintah, Lakalantas

Mengetahui

Dosen Pembimbing I

  
H. Azhar, S.H., MSc., LL.M., LL.D  
NIP. 196504271989031003

Dosen pembimbing II

  
Abdul Halim, S.IP., MA  
NIP. 199310082020121020

Disetujui oleh Ketua Jurusan



Sofyan Effendi, S.IP., M.Si  
NIP. 19770512200312100

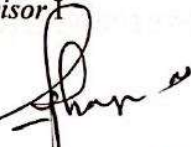
## ABSTRACT

*This research aims to find out how efforts have been made by Indonesia to implement the ASEAN Regional Road Safety Strategy through the formation of laws and programs to fulfill the five pillars of the ARRSS. This research uses the Underdal regime implementation theory, the analysis of a regime implementation starting from Output, Outcome, and Impact will be the main chain of cause and effect of an event which will initially be the starting point for analyzing the implementation problem of the five main pillars in ARRSS. This type of research is qualitative in the form of data processing used in the analysis unit which is explained in descriptive sentences, the data sources used are primary data obtained from interviews and secondary data from several journals, reports or information from related official sites, data collection techniques used through literature study. The results of the research state that implementing programs that cover the five pillars of ARRSS can reduce the number of accidents and advance development in the field of transportation and public highways.*


**Keywords:** *International Regime, ASEAN, ARRSS, Indonesia, government decisions, traffic accidents*

### Acknowledged by

Advisor I

  
H. Azhar, S.H., M.Sc., LL.M., LL.D  
NIP. 196504271989031003

advisor II

  
Abdul Halim, S.IP., MA  
NIP. 199310082020121020

Approved by  
Head of Departement

  
Sofyan Effendi, S.IP., M.Si  
NIP.197705122003121003

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **1. Latar Belakang**

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu masalah besar yang ada semenjak ditemukan teknologi transportasi kendaraan bermotor, besarnya *impact* baik yang dihasilkan dari kemajuan kendaraan bermotor yang menunjang kemajuan transportasi juga berdampak pada banyaknya korban meninggal dunia akibat dari buruknya sistem lalu lintas jalan yang ada di dunia. Dengan itu pada tahun 1968 tepatnya 7 oktober – 8 November 1968 melalui Dewan Ekonomi Dan Sosial PBB dibuatlah Konvensi Wina tahun 1968 mengenai Lalu Lintas Jalan / *Vienna Conventiom of Road Traffic*. Konvensi ini dirancang untuk memfasilitasi lalu lintas jalan internasional dan untuk meningkatkan keselamatan jalan dengan menetapkan aturan standar berlalu lintas di setiap negara yang ikut pada konvensi ini. Konvensi ini mulai berlaku pada 21 Mei 1977, hingga saat ini ada 83 negara yang telah meratifikasi konvensi tersebut. (Rama Novtian Ardi, 2022)

Kecelakaan lalu lintas menjadi salah satu masalah besar yang terjadi di dunia, mulai dari kerugian material hingga nyawa. Ditahun 2011 lebih dari 75.000 orang meninggal akibat dari kecelakaan lalu lintaa di negara anggota *Association of Southeast Asian Nations* (ASEAN), serta masih banyak lagi cedera jangka panjang akibat dari kecelakaan lalu lintas. (ASEAN, 2010)

Pada tahun pertemuan ke-21 *Asean Transport Ministers Meeting*, kembali mengingat mengenai Deklarasi Menteri Phnom Penh tentang Jalan ASEAN Keselamatan diadopsi pada tanggal 23 November 2004, pentingnya dekade aksi Perserikatan Bangsa-Bangsa bagi keselamatan jalan 2011-2020 yang bertujuan untuk menstabilkan dan mengurangi tingkat kematian lalu lintas jalan raya di seluruh dunia, ASEAN kemudian membuat deklarasi yang di bentuk dan mulai disepakati pada tahun 2011 dengan 5 pilar untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas, dengan nama *Asean Regional Road Safety Strategy*

(ARRSS) dalam *Asean Regional Road Safety Strategy* demi mengurangi kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan korban jiwa dan kerugian material yang besar, *Asean Regional Road Safety Strategy* memiliki 5 pilar utama dalam memenuhi tujuannya yaitu :

1. *Road safety management*

Manajemen keselamatan jalan yang kuat dan efektif merupakan persyaratan mendasar untuk strategi yang sukses. Manajemen keselamatan jalan melibatkan organisasi pemerintah dan pemangku kepentingan nasional dari berbagai sektor bekerja sama untuk mengidentifikasi masalah dan menerima tanggung jawab untuk mengimplementasikan solusi.

2. *Safer roads and mobility*

Pemilihan perawatan yang paling tepat untuk mencapai kebutuhan jalan dan pinggir jalan yang lebih aman harus didasarkan pada pemahaman yang jelas tentang faktor-faktor kontekstual yang terkait dengannya efektivitas di mana ia awalnya dikembangkan dan pemahaman yang jelas tentang faktor kontekstual di negara tempat penerapannya.

3. *Safer vehicles*

Sejak saat itu perlu fokus pada peningkatan keselamatan kendaraan bermotor roda dua dan empat ini terdiri dari sebagian besar kendaraan bermotor di sebagian besar negara ASEAN. Keamanan bus dan truk juga penting karena dapat memberikan kontribusi yang signifikan terhadap trauma pengguna jalan lainnya.

4. *Safer road users*

Di banyak negara ASEAN, terjadi migrasi penduduk dari desa ke kota yang sering memiliki pengalaman yang kurang dengan kendaraan bermotor dan tingkat pendidikan yang rendah. Ini dapat berkontribusi pada penggunaan kendaraan tanpa izin serta kurangnya pemahaman tentang aturan jalan.

5. *Post-crash response*

Di daerah pedesaan di beberapa negara ASEAN, tidak ada sistem formal

untuk pemulihan korban luka orang dan ini dapat menyebabkan cedera tambahan yang berkelanjutan saat diangkut ke RSUD. (Secretariat, 2011) Dengan berbagai pilar diatas Indonesia diharapkan dapat menyelesaikan tantangan yang di hadapi dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas yang ada.

Di Indonesia sendiri pada tahun 2019 dari sumber Badan Pusat Statistik sebanyak 116.411 kecelakaan telah terjadi di Indonesia, dengan korban meninggal dunia sebanyak 25.671 orang, luka berat 12.475 orang, luka ringan 137.342 orang, serta kerugian material 254,779 miliar. (Badan Pusat Statistik, 2021). Korban kecelakaan lalu lintas dapat menyebabkan kematian dan kecacatan bagi korban, banyak melibatkan kelompok usia produktif. Angka kerugian akibat kecelakaan di beberapa negara mencapai 4% di atas *Gross National Product* (GNP). (DARAT, 2012)

Dari data di atas, Indonesia memiliki masalah yang besar terhadap keselamatan jalan, tidak hanya kerugian material yang besar tetapi jumlah korban yang memiliki angka akumulasi yang tinggi di kawasan ASEAN. Salah satu faktor yang menyebabkan terjadinya Kecelakaan lalu lintas adalah faktor kondisi jalan yang ada. Mulai dari kurangnya penerangan di jalanan membuat jarak pandang pengemudi menjadi lebih kecil, menyebabkan lampu kendaraan hanya dapat menerangi sejauh 1,5 meter saja. Hal lain yang menyebabkan kecelakaan adalah kondisi jalan yang tidak memenuhi taraf keselamatan berkendara, banyaknya jalan yang berlubang di jalan nasional yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas, dan masih minimnya tanda rambu lalu lintas yang ada membuat pengemudi kendaraan tidak berkonsentrasi karena minimnya informasi dari kondisi jalan seperti tikungan tajam, jalanan yang bergeleombang, maupun tikungan jalan. Menurut Mantan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Pudji Hartanto juga menyatakan di tahun 2017 “Faktor manusia yaitu yang terkait dengan kemampuan serta karakter

pengemudi ternyata menjadi faktor yang berpengaruh dalam keselamatan di jalan raya.”

Dengan beberapa penyebab seperti:

1. Mengantuk, tidak fokus, atau kelelahan
2. Belum fasih atau bahkan belum bisa menyetir
3. Menyetir di bawah pengaruh obat-obatan, narkotika, atau alkohol
4. Menyetir sambil melihat gawai, baik *handphone* atau *table*

Kondisi jalanan yang ada di Indonesia yang sering berlubang juga menjadi salah satu sumber kecelakaan yang sering terjadi. Mulai dari lambatnya perbaikan jalan yang ada, serta anggaran yang sering menjadi permasalahan dengan pendapatan GDP yang tidak setinggi negara lain. Rambu-rambu lalu lintas yang ada juga sering menjadi salah satu penyebab kecelakaan, lama nya pembaharuan dari rambu-rambu lalu lintas yang telah rusak menyebabkan kurang jelasnya informasi mengenai kontur jalan yang ada di Indonesia seperti turunan curam, tikungan tajam ataupun batas kecepatan yang ada. *Human error* menjadi salah satu penyebab yang sulit untuk di hindari, karena banyak pengemudi yang memaksa atau emosional ketika berkendara mobil maupun motor.

Hal di atas merupakan masalah yang sering mengakibatkan kecelakaan jalan di Indonesia, selain faktor premier diatas ada faktor lain yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas yaitu faktor alam yang tidak dapat ditebak seperti hujan deras, bencana alam dan lain lain. Dengan berbagai pilar di atas Indonesia diharapkan dapat menyelesaikan tantangan yang di hadapi dalam menekan angka kecelakaan lalu lintas yang ada. Indonesia adalah negara terbesar dan terpadat di Asia Tenggara. Bangsa ini memiliki ekonomi bruto terbesar di antara negara-negara ASEAN dan diklasifikasikan sebagai pendapatan menengah negara dengan skor pembangunan manusia sedang. Populasinya sekitar 253.609.643 penduduk dan 52 persen tinggal di daerah perkotaan. Perekonomian Indonesia menempati urutan kelima di ASEAN wilayah dengan PDB – per kapita (PPP) \$9.561 (2013) dan tingkat pengangguran 6,3 persen (Estimasi 2010-2014). Pada tahun 2015, Indonesia memiliki jaringan jalan sepanjang 503.604 km dimana 89,7% telah diaspal. Indonesia memiliki jalan tol sepanjang 976 kilometer. Secara umum, jalan dipertimbangkan cukup luas dan efisien menurut

standar internasional. Indonesia memiliki 451 motor kendaraan per 1.000 penduduk dan 235 kendaraan bermotor per kilometer jalan (perkiraan 2014). Itu negara memiliki 47 mobil penumpang per 1.000 penduduk (perkiraan 2014). Angka ini terus bertambah dengan semakin bertambah juga populasi manusia yang ada di Indonesia, mengakibatkan banyaknya penggunaan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki yang ada. Misalnya, Kementerian Perencanaan Pembangunan Nasional/Bappenas telah memasukkan keselamatan jalan di dalam Nasional Rencana Pembangunan Jangka Menengah 2015-2019 dalam rangka memperkuat koordinasi antar Pemerintah Pusat dan Daerah serta daya saing pasar internasional. Apalagi jalan aspek keselamatan sedang diimplementasikan dalam Rencana Tahunan Pemerintah 2015 dengan kunci pemangku kepentingan. Dana alokasi khusus telah ditransfer ke Pemerintah Daerah di Rencana Tahunan Pemerintah 2014 sebesar 235 miliar untuk 438 Kabupaten/Kota dan 30 provinsi dan sebesar 254,8 miliar untuk 422 Kabupaten/Kota dan 28 provinsi.

Beberapa tantangan yang di hadapi oleh Indonesia sebagai bagian dari ASEAN telah dilaporkan dalam ASEAN *Multi-sector Road Safety Special Working Group* (MRSSWG)

Yaitu beberapa tantangan yang dihadapi :

1. Memperkuat lembaga utama dalam keselamatan jalan di tingkat provinsi
2. Peraturan pelaksana standar kendaraan.
3. Peraturan pelaksana untuk kursi khusus anak
4. Peraturan pelaksana tentang batas BAC.
5. Menerapkan penegakan batas kecepatan.
6. Meningkatkan penegakan penggunaan sabuk pengaman depan dan belakang.
7. Memperkuat tenaga kerja teknis-ilmiah untuk mengambil peran dalam keselamatan jalan.
8. Mengembangkan kebijakan dan strategi untuk mengatasi keselamatan sepeda motor



ASEAN dalam dua tahun sekali selalu mengadakan pertemuan untuk melaporkan hasil dari implementasi ARRSS dalam MRSSWG, pada tahun 2014 *ASEAN Multi-Sectoral Road Safety Special Working Group* (MRSSWG) merupakan *Special Working Group* yang didirikan pada saat *The 15th ASEAN Land Transport Working Group* (LTWG) Meeting pada Mei 2009. Fungsi utama dari *special working group* ini adalah untuk mengkoordinasikan dan memfasilitasi pelaksanaan dari aksi keselamatan jalan di wilayah ASEAN. Pada awal pembentukannya, pertemuan MRSSWG direncanakan diselenggarakan setiap dua kali setahun bersamaan waktunya dengan Pertemuan *ASEAN Land Transport Working Group* (LTWG) (Biro Komunikasi Dan Informasi Publik, 2011).

Tujuan dari melaporkan hasil dari implementasi dari ARRSS ini digunakan sebagai sarana untuk meninjau kembali hal selanjutnya yang harus dilakukan setiap negara di kawasan ASEAN untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Aspek-aspek ini meliputi banyak pembangunan, menunjang keberhasilan keselamatan jalan, Pembuatan undang-undang, dan pasal mengenai keselamatan jalan global. Indonesia juga telah mengimport mobil-mobil yang memiliki keamanan dan keselamatan tinggi untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas. Menurut data statistik Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) setiap tahunnya, kecelakaan lalu lintas telah mengakibatkan hampir 1,3 juta korban tewas dan sekitar 50 juta orang cedera. Sehingga menjadi salah satu penyebab utama kematian dari anak-anak dan kaum muda. Kecelakaan lalu lintas dalam dasawarsa selanjutnya akan mengakibatkan sekitar 13 juta korban tewas dan 500 juta korban luka-luka jika tidak diatasi. Terutama akan terjadi di negara-negara berpenghasilan menengah dan rendah (International, 2021).

Karena itu tingkat keselamatan di Indonesia harus diperhatikan dengan seksama guna menekan angka kematian dari kecelakaan lalu lintas yang ada di Indonesia, karena Indonesia merupakan salah satu negara di kawasan Asia Tenggara yang memiliki jumlah penduduk terbanyak, dengan data statistik dari

Badan Pusat Statistik (BPS) mencatat, jumlah kendaraan bermotor di Indonesia mencapai 136,32 juta unit pada 2020. Rinciannya, 115,29 juta sepeda motor, 15,8 juta mobil penumpang, 5,01 juta truk, dan 233,42 ribu bus (kusnandar, 2021) dengan jumlah kendaraan yang ada Indonesia mengimplementasi keselamatan jalan global untuk mengurangi kecelakaan yang dapat menimbulkan korban nyawa maupun material.

## **1.2. Rumusan Masalah**

Dari uraian di latar belakang peneliti menemukan masalah yang dapat diangkat adalah sebagai berikut :

Bagaimana Implementasi *Asean Regional Road Safety Strategy* di Indonesia ?

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan peneliti dalam penelitian ini untuk mengetahui apa implementasi yang telah dilakukan Indonesia dalam menerapkan *Asean Regional Road Safety Strategy* sebagai anggota dari ASEAN

## **1.4 Manfaat Penelitian**

### **1. Manfaat Penelitian Teoritis**

Hasil dari penelitian ini diharapkan dapat menjadi landasan penelitian-penelitian selanjutnya mengenai apa implementasi yang telah dilakukan Indonesia dalam memenuhi tantangan yang di buat Indonesia dalam ARRSS, serta langkah-langkah yang dibuat dalam memenuhi 5 pilar ARRSS.

### **2. Manfaat Penelitian Praktis**

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat praktis pada implementasi keselamatan jalan yang ada di Indonesia dalam upaya menurunkan angka kecelakaan yang ada di Indonesia, serta dapat meningkatkan *awareness* dari masyarakat dalam tata cara berkendara yang baik, manfaat bagi peneliti yakni untuk memenuhi syarat akademis dalam memperoleh gelar

sarjana Jurusan Ilmu Hubungan Internasional Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu  
Politik Universitas Sriwijaya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ardianto, Y. (2019, Maret 6). *Memahami Metode Penelitian Kualitatif*. Retrieved from <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/12773/Memahami-Metode-Penelitian-Kualitatif.html>
- AlInternational, C. R. (2021). *Sekjen PBB Imbau Tingkatkan Keselamatan Jalan*. Beijing: CRI.
- Kusnandar, V. B. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor di Jawa Timur Terbanyak Nasional pada 2020*. Jakarta: Databooks.
- Kusumawardani, D. (2015, Oktober 5). *Kepentingan Nasional dalam Hubungan Internasional*.
- Muchta, A. (2019, Juni 17). *9 Definisi Metode Penelitian Kualitatif Menurut Para Ahli*. Retrieved from Auto Expose: <https://www.autoexpose.org/2019/06/definisi-metode-penelitian-kualitatif.html>
- nation, u. (2019). *Convention on Road Traffic*. WINA: UNTC.
- press, W. (2020). *Dekade Aksi Keselamatan Jalan Kedua 2021-2030 : UN Resolution 2020*. jakarta:wordpress.
- Seta, M. A. (2014, September 30). *Kepentingan Nasional Dalam Hubungan Internasional*. Retrieved from UNAIR Web Site: [http://mochamad-arya-seta-fisip14.web.unair.ac.id/artikel\\_detail-112208](http://mochamad-arya-seta-fisip14.web.unair.ac.id/artikel_detail-112208)
- Pengantar%20Hubungan%20InternasionalKepentingan%20Nasional%20Dalam%20Hubungan%20Internasional.html
- Buntara, A. (2018). Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia:.. *journal of Fakultas Ilmu Kesehatan UPNVJ*, 3.
- DARAT, D. J. (2012). *GRSP ASIA ROAD SAFETY SEMINAR : ALL PARTIES NEED TO BE SERIOUS AND INVOLVED IN ROAD SAFETY ISSUE*. Jakarta: dephub.co.id.
- int, w. (2021). *united nations road safety week*. amerika: WHO.INT.
- sugyono. (2018). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif,kualitatif dan R&d*. Bandung: Alfabeta.
- sugyono. (2018). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif,kualitatif dan R&d*. Bandung: Alfabeta.

- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Moleong, L. J. (2018). *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung : PT Remaja Rosdakarya.
- Buntara, A. (2018). Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia: *journal of Fakultas Ilmu Kesehatan UPNVJ*, 3.
- DARAT, D. J. (2012). *GRSP ASIA ROAD SAFETY SEMINAR : ALL PARTIES NEED TO BE SERIOUS AND INVOLVED IN ROAD SAFETY ISSUE*. Jakarta: dephub.co.id.
- int, w. (2021). *united nations road safety week*. amerika: WHO.INT.
- sugyono. (2018). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif,kualitatif dan R&d*. Bandung: Alfabeta.
- sugyono. (2018). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif,kualitatif dan R&d*. Bandung: Alfabeta.
- DARAT, D. J. (2012). *GRSP ASIA ROAD SAFETY SEMINAR : ALL PARTIES NEED TO BE SERIOUS AND INVOLVED IN ROAD SAFETY ISSUE*. Jakarta: dephub.co.id.
- Andersen, A. (1995). *Regime, the State and Society: Analyzing the Implementation of International Environmental Commitments*. Laxenburg: International Institute for Applied System Analysis
- Arikunto. (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Jakarta: Rineka Cipta.
- Hopkins, D. J. (1982). Internasional Regimes: Lessons From Inductive Analysis. *International Organization, Vol.36, No.2, 246-247. .*
- ASEAN, S. (2010). *Asean Regional Road Safety Strategy*. JAKARTA: ASEAN.
- Asmara, A. (2019). Penegakan Hukum Lalu Lintas Melalui Sistem e-Tilang. *jurnal ilmu kepolisian* , 23.
- Badan Pusat Statistik. (2021). *Jumlah Kecelakaan, Korban Mati, Luka Berat, Luka Ringan, dan Kerugian Materi 2019*. jakarta: Badan pusat statistik.
- Biro Komunikasi Dan Informasi Publik. (2011). *THE 2nd MEETING OF THE ASEAN MULTI SECTORAL ROAD SAFETY SPECIAL WORKING GROUP MENGAWALI RANGKAIAN THE 19th ASEAN LAND TRANSPORT WORKING GROUP DI KAMBOJA*. Jakarta: Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Buntara, A. (2018). Cedera Akibat Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia: *journal of Fakultas Ilmu Kesehatan UPNVJ*, 3.
- CLEPA. (2018). *Konvensi Wina dari tahun 1968 masih menjadi inti pengembangan pengemudian*

- otomatis dan upaya keselamatan jalan*. JAKARTA: CLEPA.
- DARAT, D. J. (2012). *GRSP ASIA ROAD SAFETY SEMINAR : ALL PARTIES NEED TO BE SERIOUS AND INVOLVED IN ROAD SAFETY ISSUE*. Jakarta: dephub.co.id.
- dkk, O. S. (2021). PENINGKATAN KESELAMATAN JALAN. *Jurnal Transportasi Vol. 21*, 109.
- dkk, S. R. (2023). STRATEGI PENINGKATAN KUALITAS PELAYANAN SIM CAK BHABIN DI POLRESTABES KOTA SURABAYA . *Wacana Publik Volume 17, No. 01, Juni 2023*, pp. 37–44 , 39.
- INDONESIA, P. R. (2013). *INSTRUKSI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA*. Jakarta: SEKRETARIAT KABINET RI.
- INDONESIA, R. (2011, 98 01). *Rencana* . From kementerian pupr: <https://binamarga.pu.go.id/index.php/peraturan/dokumen/rencana-umum-nasional-keselamatan-runk-jalan-2011-2035>
- int, w. (2021). *united nations road safety week*. amerika: WHO.INT.
- Keselamatan, D. P. (2018). *KEBIJAKAN PROGRAM KESELAMATAN*. Jakarta: Kementerian Perhubungan RI.
- kusnandar, B. (2021). *Jumlah Kendaraan Bermotor* . Jakarta: databooks.
- Rakyat, K. P. (2021). *Open data PUPR*. Jakarta: PUPR.
- Rama Novtian Ardi, I. F. (2022). PERBANDINGAN HUKUM TERKAIT PENGGUNAAN OTONOMI KENDARAAN DI INDONESIA DENGAN JERMAN DAN KOREA SELATAN. *E-JOURNAL UNESA*, 7.
- Secretariat, T. A. (2011). *Asean Regional Road Safety Strategy*. Jakarta: ASEAN.
- Statisik, B. P. (2022). *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis*. JAKARTA: BPS.
- sugyono. (2018). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif,kualitatif dan R&d*. Bandung: Alfabeta.
- sugyono. (2018). *Metode penelitian pendidikan pendekatan kuantitatif,kualitatif dan R&d*. Bandung: Alfabeta.
- United Nations Treaty Collection. (2023). *Konvensi tentang lalu lintas*. france: UN.
- World Health Organization. (2011, january 25). *who.int*. From <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2011-2020>: <https://www.who.int/publications/m/item/global-plan-for-the-decade-of-action-for-road-safety-2011-2020>