

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Infrastruktur jalan sebagai prasarana dari kegiatan transportasi merupakan bagian penting dari pembangunan nasional. Hal ini dikarenakan infrastruktur jalan berperan penting dalam kelancaran jalannya roda perekonomian nasional secara keseluruhan. (Mulyono,A.T.dkk.2010).

Sebagai daerah berkembang, Indonesia saat ini sedang merintis menuju salah satu negara Asean yang ingin membuktikan diri sebagai kandidat yang mampu bersuara dan bersaing dengan negara-negara berkembang lainnya di daerah Asean maupun daerah maju seperti Jepang, Tiongkok dan negara- negara maju lainnya. Salah satu indikator yang menjadi bukti nyata adanya keinginan Republik Indonesia untuk bersaing dengan negara-negara berkembang maupun negara-negara maju lainnya ialah laju perkembangan pada infrastruktur dalam negara saat ini. Untuk itu, Indonesia masih terus membangun infrastruktur jalan yang diperlukan serta menjaga dan memperbaiki kualitas infrastruktur jalan yang sudah ada. (Mulyono,A.T.dkk.2010).

Pembangunan infrastruktur jalan mampu mendukung perkembangan perekonomian suatu negara. Perpindahan orang atau barang akan menjadi mudahkan cepat dengan adanya jalan-jalan penghubung antar daerah serta manfaat yang dapat dirasakan berupa biaya perjalanan yang lebih murah. Namun selain besarnya manfaat yang diperoleh, terdapat beberapa permasalahan akibat tersedianya infrastruktur jalan yang di antaranya berupa kecelakaan lalulintas. Sehingga, keselamatan di jalan raya menjadi perhatian khusus bagi pemerintah Indonesia. (Mulyono,A.T.dkk.2010).

Kota Kupang menjadi pusat perkembangan dan pembangunan di Provinsi Nusa Tenggara Timur. Mulai dari pusat perdagangan, pariwisata, pendidikan, ekonomi dan kegiatan lainnya. Agar mempermudah serta mempercepat pembangunan di Kota Kupang, maka perlu sarana dan prasarana transportasi yang memadai. Pada umumnya jalan raya adalah prasarana transportasi darat yang memegang peranan penting dalam sektor perhubungan terutama untuk kesinambungan distribusi barang dan jasa (Hendarsin 2000).

Permasalahan yang sering terjadi pada jalan raya adalah kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan membutuhkan penanganan yang serius mengingat kerugian yang ditimbulkan sangat besar, berupa jatuhnya korban luka hingga korban meninggal dunia maupun kerugian dari segi material. (Bolla,Y.A.2013).

Jalan Raya Petuk ( Ruas Jalan petuk 1 Sampai Ruas Jalan petuk 2) di KotaKupang, ialah jaringan jalan provinsi dengan fungsi jalan arteri primer dimana kecepatan kendaraan paling rendah adalah 60 km/jam, yang mana jalan tersebut merupakan jalan raya yang terletak di antara dua kecamatan yaitu kecamatan Kupang Tengah dan Kecamatan Maulafa. Jalan ini memiliki dua jalur dengan dua layur setiap jalur dimana geometris jalan yang terdapat beberapa kelokan dan persimpangan. Lokasi penelitian yang ditinjau pada ruas jalan petuk 1 sampai petuk 2 dengan panjang 1,0 km pada lokasi rawan kecelakaan. (Bolla,Y.A.2013).

Terlepas dari kondisi geometrik jalan, sepanjang ruas jalan ini juga sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Dilansir dari Pos-Kupang.com, pada Minggu, 08

Agustus 2019 pukul 20:14 WIB, terjadi Laka lintas Kendaraan Speda motor yang menyebabkan Seorang Pesepeda Meninggal Dunia. Laka lintas juga terjadi pada Rabu, Agustus 2021, yang melibatkan satu kendaraan Jenis Toyota Agya mengalami kecelakaan.Pada Sabtu, 7 Mei 2022 pukul 03:30 terjadi Kecelakaan laka lintas mobil Jenis Nissan Terrano. Adapun kecelakaan - kecelakaan tidak dapat dijangkau oleh pihak yang berwajib. (Bolla,Y.A.2013).

Dengan infrastruktur kondisi geometris jalan dan kasus kecelakaan yang terjadi, merupakan tantangan bagi pemerintah dalam meningkatkan kualitas keselamatan infrastruktur jalan yang berwawasan keselamatan. Jalan tersebut dialalui oleh berbagai kendaraan roda empat maupun roda dua menuju ke dalam kota maupun luar kota kupang. Kondisi ini mendorong untuk perlu dilakukannya inspeksi keselamatan jalan yang merupakan pemeriksaan sistematis terhadap jalan raya untuk mengidentifikasi bahaya, kesalahan serta kekurangan yang dapat meyebabkan kecelakaan. Berdasarkan uraian diatas, maka penulis tertarik untuk melakukan suatu kajian ilmiah dalam bentuk penelitian yang berjudul : **IDENTIFIKASI FAKTOR PENYEBAB DAN PEMICUH TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS (Studi Kasus Pada Ruas Jalan Petuk 1 Sampai Ruas Jalan Petuk 2 Kota Kupang).**

## 1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian diatas, dan agar pembahasan dapat terarah, maka dapat dirumuskan masalah yaitu :

1. Apa saja peluang (P) yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di jalan Raya Petuk ( Ruas Jalan Petuk 1 Sampai Ruas Jalan Petuk 2) di Kota Kupang ?
2. Apa saja dampak (D) yang dapat ditimbulkan sehingga terjadinya peluang kecelakaan tersebut ?
3. Berapa nilai risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di jalan Raya Petuk ( Ruas Jalan Petuk 1 Sampai Ruas Jalan Petuk 2) di Kota Kupang ?
4. Alternatif apa saja yang bisa dilakukan untuk mencegah terjadinya kecelakaan Lalu lintas di jalan Raya Petuk ( Ruas Jalan Petuk 1 Sampai Ruas Jalan Petuk 2) di Kota Kupang ?

## 1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian faktor pemicu dan penyebab kecelakaan ini adalah sebagai berikut:

1. Mengetahui peluang (p) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas pelengkap jalan, dan perilaku jalan di jalan Raya petuk (Ruas Jalan Petuk 1 sampai Ruas Jalan Petuk 2) di kota kupang.
2. Mengetahui dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas pelengkap jalan, dan perilaku jalan di jalan Raya petuk (Ruas Jalan Petuk 1 sampai Ruas Jalan Petuk 2) di kota kupang.
3. Mengetahui risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, fasilitas pelengkap jalan, dan perilaku jalan di jalan Raya petuk (Ruas Jalan Petuk 1 sampai Ruas Jalan Petuk 2) di kota kupang.

4. Merekomendasikan usulan penanganan terhadap resiko kecelakaan di jalan Raya petuk (Ruas Jalan Petuk 1 sampai Ruas Jalan Petuk 2) di kota kupang.

#### 1.4 Batasan Masalah

Untuk mengurangi pembahasan masalah melebar, maka perlu adanya pembatasan masalah yaitu sebagai berikut :

1. Variabel penelitian antara lain : kondisi permukaan jalan, ketersediaan, dimensi Jalan dan tata letak rambu atau marka.
2. Objek penelitian meliputi : kondisi geometrik dan lingkungan jalan.
3. Metode pengumpulan data : survey lapangan
4. Metode Analisis Risiko :  $R = P \times D$   
Menurut metode inpeksi Keselamatan Jalan (IKJ). (Mulyono, A.T.dkk.2010).
5. Lokasi Penelitian .  
Lokasi Penelitian berada pada Ruas Jalan Petuk 1 Sampai Ruas Jalan Petuk 2 Kota Kupang.



**Gambar 1.1** Lokasi Penelitian

*Sumber : Google Maps*

## 1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini untuk memberikan informasi tentang risiko perjalanan akibat kondisi geometri dan/atau ketiadaan/kelengkapan fasilitas perlengkapan jalan di Jalan Raya Petuk ( Ruas Jalan Petuk 1 Sampai Ruas Jalan Petuk 2) di Kota Kupang.

## 1.6 Keterkaitan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini merupakan rujukan dari beberapa penelitian sebelumnya dapat dilihat pada **Tabel 1.1** berikut.

**Tabel 1.1** Keterkaitan dengan Penelitian Sebelumnya

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
Inspeksi Keselamatan Jalan Di Jalur Lingkar Selatan Yogyakarta (Agus Taufik Mulyono + Sujanto) 2010	Nilai Risiko Kecelakaan Merupakan Fungsi Peluang Dan Dampak Terjadinya Kecelakaan. Fatalitas Korban Sangat Dipengaruhi Oleh Kecepatan Kendaraan, Maka Pada Zona Penelitian Ini Perlu Dipasang Rambu Batas Kecepatan Dan Pita Penggaduh Untuk Mengurangi Kecepatan Kendaraan. Perawatan Jalan Yang Lebih Terjadwal Terhadap Perkerasan Saluran Drainase Marka Jalan, Lampu Penerangan Jalan Maupun Rambu Lalulintas Mampu Mengurangi Risiko Kecelakaan.	Penelitian Ini Sama-Sama Membahas Tentang Inspeksi Keselamatan Jalan Raya.	A. Lokasi Penelitian B. Pada Penelitian Sebelumnya Jalanlingkar Selatan Diklarifikasikan Sebagai Jalan Kelas II Dan Merupakan Jalan Arteri Primer. Menurut Statusnya, Jalan Lingkar Selatan Yogyakarta Termasuk Jalan Nasional.

**Lanjutan Tabel 1.1** Keterkaitan dengan Penelitian Sebelumnya

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
<p>Audit Keselamatan Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional Km 78-Km 79 Jalur Pantura Jawa, Agus Taufik, Mulyono, Berlin, Kushan, Hendra, Edi Gunawan.</p>	<p>Hasil Audit Keselamatan Jalan Nasional Antara Km 68-Km79 Jurusan Semarang- Cirebon, Di Desa Jarakan Payung, Kecamatan Subah, Kabupaten Batang, Menunjukkan Bawah Beberapa Bagian Dari Fasilitas Jalan Berada Dalam Kategori "Bahaya (B) Dan Atau "Sangat Berbahaya (SB)" Yang Harus Segerah Diperbaiki Untuk Memperkecil Potensi Terjadinya Kecelakaan, Yaitu Aspek Geometri, Aspek Perkerasan Dan Aspek Harmonisasi Perlengkapan Jalan.</p>	<p>Penelitian Ini Sama-Sama Membahas Tentang Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ).</p>	<p>a. Perbedaan Lokasi b. Pada Penelitian Sebelumnya Mengamati Seberapa Jauh Penyimpangan Aspek Perancangan Dilapangan (Defisiensi Infrastruktur Dan Dampaknya Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas.</p>
<p>Peningkatan Keselamatan Jalan Pada Black Spot Jalan Propinsi Di Kabupaten Sleman (One Sigit Hermanto)</p>	<p>Pada Studi Ini Terlihat Bawah Seluruh Lokasi Atau Tipe Geometrik Segmen Terburuk Jalan Propinsi Di Kabupaten Sleman.</p>	<p>Penelitian Ini Sama – Sama Membahas Tentang Keselamatan Jalan.</p>	<p>a. Lokasi Penelitian b. Pada Penelitian Sebelumnya Mengamati Seberapa Jauh Penyimpangan Aspek Perancangan Di Lapangan (Defisiensi Infrastruktur) Dan Dampaknya Terhadap Kecelakaan.</p>