

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Seiring bertambahnya jumlah penduduk dan banyaknya masyarakat menggunakan jalan untuk beraktivitas, secara tidak langsung akan menimbulkan permasalahan dan penyebab risiko terjadinya kemacetan dan kecelakaan lalu lintas, seperti yang terjadi di ruas km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang. Faktor yang menjadi penyebab terjadinya kemacetan dan kecelakaan pada ruas Jl. Timor Raya disebabkan oleh kondisi permukaan geometri jalan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan yang berada di ruas km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang. Masalah yang dapat ditimbulkan dari faktor penyebab kondisi geometri jalan yang dapat mengakibatkan ketidakstabilan dan keseimbangan dalam berkendara, sehingga pengendara akan sulit mengendalikan kecepatannya yang mengakibatkan bisa terjadi kecelakaan pengendara lainnya (Hendarsin, 2000).

Arus lalu lintas pada ruas Jl. Timor Raya sangat padat, karena Jl. Timor Raya adalah penghubung antara Kota Kupang dan Kabupaten Kupang serta Kabupaten lain di daratan pulau Timor. Lalu lintas pada jalur ini terdiri dari sepeda motor, bemo dan kendaraan berat seperti truk, bus, trailer, dll. Ruas Jl. Timor Raya termasuk daerah yang rawan terjadi kecelakaan lalu lintas karena pada ruas jalan ini terdapat terminal bayangan, kios-kios, pedagang kaki lima (PKL), pasar, pertokoan, dan pemukiman penduduk. Dari perilaku pengguna jalan tersebut sangat berbahaya terhadap kecelakaan, baik terhadap pengguna jalan itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya, apabila tidak memiliki kesadaran dari pengguna jalan tersebut (Hendarsin, 2000).

Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Pasal 1, tentang Lalu-lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu-lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda. Kondisi tersebut tentunya menjadi perhatian dan akan selalu diusahakan pencegahannya oleh instansi dan pemerintah

terkait. Maka dari itu, penelitian dan analisis terhadap faktor penyebab kecelakaan lalu lintas disepanjang ruas km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya perlu dilakukan agar dapat mengetahui penyebab dan penanggulangannya untuk menghindari dan meminimalisir tingkat kecelakaan disepanjang km 8 sampai km 10 ruas Jl. Timor Raya Kota Kupang.

Jl. Timor Raya (km 8–km 10) di Kota Kupang, ialah jaringan jalan Provinsi dengan fungsi jalan arteri dimana kecepatan kendaraan paling rendah 60 km/jam, namun kenyataan di lapangan tidak seperti yang direncanakan hal ini dapat memperbesar peluang kecelakaan lalu lintas. Sepanjang ruas jalan ini juga sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Di lansir dari Pos-Kuang.com, pada 25 Juli 2019 pukul 09.03 WIB, terjadi laka lintas kendaraan seorang pengendara sepeda motor tewas di tempat dalam kecelakaan tragis yang melibatkan sepeda motor dan tronton. Laka lintas juga terjadi pada 13 Januari 2022 enam kendaraan yang tabrakan beruntun yang mengakibatkan kecelakaan. Adapun kecelakaan – kecelakaan tidak dapat terjangkau oleh pihak yang berwajib.

Dengan infrastruktur kondisi geometris jalan dan kasus kecelakaan yang terjadi umumnya disebabkan oleh manusia sebagai pelaku utama penyebab kecelakaan lalu lintas. Selain itu, faktor jalan, lingkungan jalan sangat mempengaruhi kelancaran arus lalu lintas atau bahkan dapat membahayakan keselamatan lalu lintas. Alasan memilih lokasi ini karena pada ruas jalan ini, sering terjadi kecelakaan akibat kondisi geometri jalan yang bergelombang dan juga terdapat parkir liar atau terminal bayangan sehingga menyebabkan penyempitan jalur arus lalu lintas karena yang terjadi pada lokasi ini sehingga menyebabkan kemacetan yang berdampak pada penyebab risiko kelakaan. Oleh karena itu, maka perlu dilakukan penelitian mengenai inspeksi keselamatan jalan (IKJ) di ruas km 8 sampai km 10 jalan Timor Raya Kota Kupang yang merupakan salah satu cara untuk mengurangi maupun mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas dengan mengacu pada undang-undang dan peraturan yang berlaku di Indonesia.

Berdasarkan uraian di atas maka perlu untuk melakukan penelitian lebih dalam, sehingga Jl. Timor Raya dijadikan sebagai obyek penelitian dalam penulisan proposal tugas akhir ini dengan judul **“ANALISIS FAKTOR PENYEBAB KECELAKAAN LALU LINTAS PADA RUAS JALAN TIMOR RAYA KOTA KUPANG” (Studi Kasus: Ruas Jalan km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang).**

1.2 Rumusan Masalah

1. Faktor Apa saja yang menjadi penyebab timbulnya peluang (P) kecelakaan lalu lintas di sepanjang ruas jalan km 8 sampai km 10 Jl.Timor Raya Kota Kupang?
2. Apa saja dampak (D) yang dapat ditimbulkan apabila terjadi kecelakaan akibat kondisi geometri jalan, kendaraan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di sepanjang ruas jalan km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang?
3. Bagaimana risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometri jalan, kendaraan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan pada ruas jalan km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang?
4. Bagaimana usulan penanganan terhadap risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan km 8 sampai 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui faktor yang menjadi penyebab timbulnya peluang (P) kecelakaan lalu lintas akibat kondisi geometri jalan, kendaraan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di ruas km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang berdasarkan inspeksi keselamatan jalan (IKJ).
2. Memperkirakan dampak (D) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, kendaraan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di sepanjang ruas jalan km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang.
3. Mengetahui risiko (R) terjadinya kecelakaan akibat kondisi geometrik jalan, kendaraan, fasilitas perlengkapan jalan, dan perilaku pengguna jalan di sepanjang ruas jalan km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang.
4. Untuk mengetahui usulan penanganan terhadap risiko kecelakaan pada ruas jalan km 8 sampai 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang.

1.4 Batasan Penelitian

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

1. Variabel penelitian antara lain: kondisi permukaan jalan, kendaraan, ketersediaan, dimensi dan tata letak rambu/marka, serta perilaku pengguna jalan.

2. Objek penelitian meliputi: kondisi geometri jalan dan lingkungan jalan, termasuk perilaku pengguna jalan, sedangkan untuk faktor kendaraan tidak termasuk dalam objek penelitian.
3. Metode pengumpulan data: survey lapangan
4. Metode Analisis Risiko: $R = P \times D$

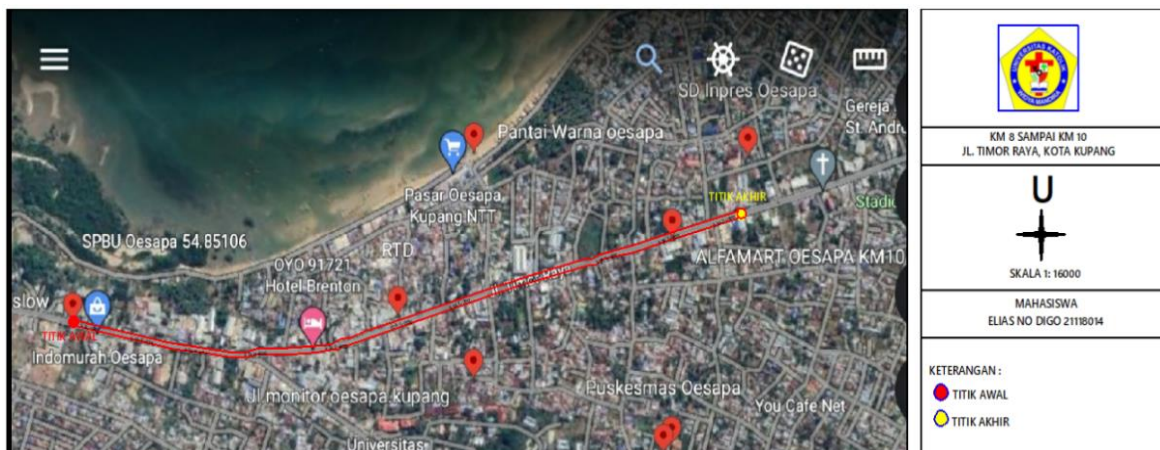
Keterangan: R = Risiko

P = Peluang

D = Dampak

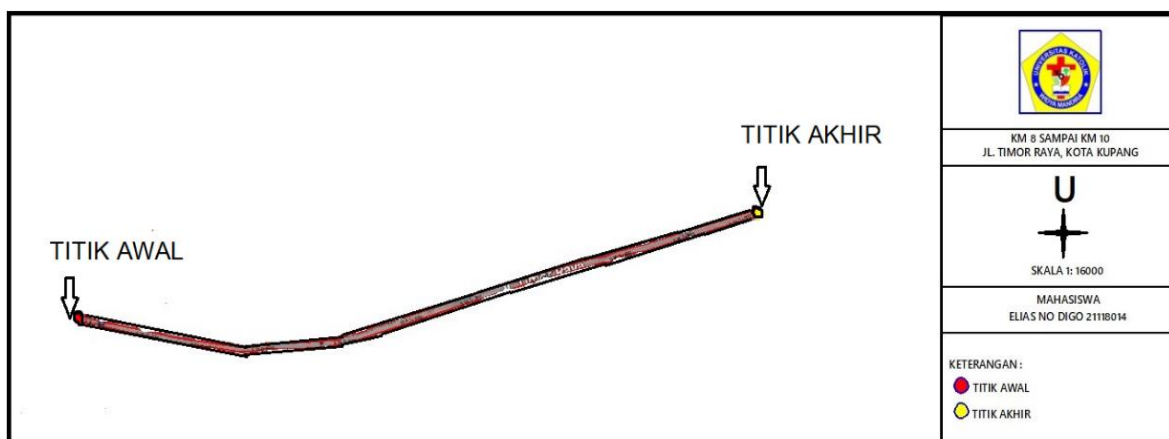
5. Lokasi penelitian

Lokasi penelitian ini berada di ruas jalan km 8 sampai km 10 Jl. Timor Raya Kota Kupang. Dilihat pada **Gambar 1.1** dan **Gambar 1.2** berikut.



Gambar 1.2 Lokasi Penelitian

Sumber : Google Maps, September 2022



Sketsa1.2 Lokasi Penelitian

Sumber : Google Maps, September 2022

1.5 Manfaat Penelitian

1. Memberikan wawasan kepada masyarakat, tentang pentingnya peran dari kesadaran masyarakat itu sendiri untuk menciptakan kenyamanan, keamanan dan kelancaran dalam berlalu lintas.
2. Sebagai bahan acuan dan referensi bagi penelitian selanjutnya dalam menganalisa masalah yang berkaitan dengan menganalisa risiko kecelakaan lalu lintas.
3. Sebagai pemahaman dan pengetahuan tentang Faktor penyebab kecelakaan dan cara yang dapat dilakukan agar dapat menghindari kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

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
1. Inspeksi Keselamatan Jalan Dinjalurnlingkar Selatan Yogyakarta (Agus Taufik Mulyono + Sujanto). Jurnal Penelitian Tahun 2010. https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/363/348	Nilai risiko kecelakaan merupakan fungsi peluang dan dampak terjadi kecelakaan. Fasilitas korban sangat dipengaruhi oleh kecepatan kendaraan, maka pada zona penelitian ini perlu di pasang rambu batas kecepatan dan pita mengaduh 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.	Sama-sama tentang inspeksi keselamatan jalan raya.	Loksi Penelitian

Lanjutan Tabel 1.1 Keterkaitan dengan Penelitian sebelumnya

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
<p>2. Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Study Kasus Jalan Nasional Km 78- Km79 Jalur pintura jawa, (Agus Taufik, Mulyono, Berlian Kushan, Hendra edi Gunawan), Jurnal Penelitian Tahun 2009. https://media.neliti.com/media/publication/147558-ID-audit-keselamatan-infrastruktur-jalan-set</p>	<p>Hasil audit keselamatan jalan nasional antara km 78 – km 79 jurusan Semarang-Cirebon, di Desa Jaraka Payung, Kecamatan Subah, Kabupaten Batang, menunjukkan bahwa beberapa bagian dari fasilitas jalan berada dalam kategori “bahaya (B)” dan atau “sangat berbahaya (SB)” yang harus segera 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 asapek perencanaan di lapangan (Defisiensi infrastruktur) dan dampaknya terhadap terjadinya kecelakaan Lalu Lintas.</p>
<p>3. Peningkatan Keselamatann Jalan Pada Black Spot Jalan Propinsi Di Kabupater Sleman (One Sigit Hermanto) jurnal penelitian tahun 2009. https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransporasi/article/view/513/3443</p>	<p>Pada studi ini terlihat bahwa seluru lokasi atau tipe geometri segmen terburuk jalan propinsi di kabupaten Sleman berada di segmen dengan geometri lurus. Sedangkan tipe dan waktu kecelakaan lalu lintas bervariasi. Jumlah dan lokasi titik rawan kecelakaan pada ruas jalan yang diteliti adalah: Di ruas jalan Yogyakarta-pulowatu berjumlah 6 segmen black spot, dengan segmen 11 (KM 9+300-KM 9-600) merupakan segmen terburuk.</p>	<p>Penelitian ini sama-sama membahas tentang inspeksi keselamatan jalan (IKJ).</p>	<p>a. Perbedaan lokasi. b. Metode analisis data pada penelitian sebelumnya menggunakan AEK = Angka Ekuivalen Kecelakaan, sedangkan pada penelitian ini analisis data di lakukan dengan menghitung nilai risiko kecelakaan ($R = P \times D$).</p>

