

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pembangunan infrastruktur jalan merupakan bagian penting dari pembangunan nasional. Hal ini di karenakan infrastruktur jalan berperan penting dalam kelancaran jalannya roda perekonomian nasional secara keseluruhan. Pembangunan infrastruktur jalan mampu mendukung perkembangan perekonomian suatu negara. Perpindahan orang atau barang akan menjadi mudah dan 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 lalu lintas.

Kecelakaan lalu lintas merupakan suatu permasalahan yang sering terjadi di jalan yang dilakukan oleh pengguna jalan dengan beberapa faktor mulai dari pengguna jalannya, jalan itu sendiri, kendaraan, ataupun lingkungan sekitarnya. Kecelakaan lalu lintas juga merupakan dampak negatif dari perkembangan transportasi yang saat ini meningkat signifikan.

Ruas Jalan Nasional dari Desa Manusak sampai Desa Raknamo adalah jalan yang dibangun oleh pemerintah pada tahun 2017, sebagai akses ke Bendungan Raknamo. Jalan ini juga menghubungkan beberapa kecamatan, yakni Kecamatan Amabi oefeto dengan Kecamatan Amabi Oefeto Timur, Kecamatan Amarasi Selatan dan Kecamatan Amarasi Timur. Setelah jalan ini selesai di kerjakan sudah mulai banyak pengunjung yang datang ke bendungan, dan masyarakat sudah mulai menggunakan jalan ini sebagai akses utama ke Oesao, Naibonat, Camplong, Kota Kupang dan beberapa tempat lainnya.

Namun ada permasalahan yang sering terjadi di ruas jalan ini yaitu kecelakaan lalu lintas, hal ini karena kurangnya kesadaran saat beralu lintas dan juga masih kurangnya fasilitas di ruas jalan ini. Contohnya di ruas jalan ini terdapat tikungan dan tanjakan sedangkan fasilitas pelengkap di ruas jalan ini seperti rambu lalu lintas dan lampu penerangan tidak tersedia, hal ini yang mengakibatkan sering terjadinya kecelakaan.



Gambar 1.1 Kondisi Eksisting Jalan
Sumber : Dokumentasi Lapangan, Tahun 2022

Berdasarkan kelas jalan yang ada maka kecepatan rencana untuk medan jalan menurun sekaligus tikungan adalah 30-40 km/jam dan untuk jalan datar 60 km/jam namun kenyataan dilapangan tidak seperti yang direncanakan hal ini dapat memperbesar peluang kecelakaan lalu lintas. Menurut keterangan warga sekitar setelah pembangunan jalan selesai dan mulai di gunakan dari tahun 2018 sampai saat ini sering terjadi kejadian kecelakaan lalu lintas.

Dilansir dari *berita kabupaten kupang Archives- matatimor news* Sebuah pick up hilang kendali dan terbalik sehingga mengakibatkan 9 orang mengalami luka serius, sebelumnya juga pada tanggal Sabtu 18 Desember 2021 telah terjadi kecelakaan, sebuah pick up menabrak motor Yamaha Vega yang dikendarai 3 orang anak, yang mengakibatkan 3 orang anak tersebut meninggal dunia. (*kabarindependen.com*).

Dengan infrastruktur kondisi geometris jalan dan kasus kecelakaan yang terjadi, maka hal ini merupakan tantangan bagi pemerintah dalam meningkatkan kualitas keselamatan infrastruktur jalan yang berwawasan keselamatan. Jalan tersebut dilalui oleh berbagai kendaraan roda empat maupun roda dua. 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 PEMICU TERJADINYA KECELAKAAN LALU LINTAS (STUDI KASUS RUAS JALAN NASIONAL KM 8 SAMPAI KM 9 DESA RAKNAMO)”

1.2 Rumusan Masalah

1. Faktor apa saja yang menjadi penyebab dan pemicu timbulnya peluang (P) dan dampak (D) kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo ?
2. Bagaimana tingkat resiko terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo.
3. Apa saja upaya dan penanganan yang dapat dilakukan untuk mencegah kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo ?

1.3 Tujuan Penelitian

1. Mengetahui faktor-faktor yang menjadi penyebab dan pemicu timbulnya peluang (P) dan dampak (D) kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo.
2. Untuk mengetahui resiko (R) terjadinya kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo.
3. Memberikan upaya pencegahan dan penanganan kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo dengan menggunakan beberapa metode penanggulangan diantaranya metode penangkalan (pre-emptif), pencegahan (prepentif), dan penanggulangan (represif).

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini untuk memberikan informasi tentang resiko perjalanan akibat kondisi geometrik jalan, ketiadaan kelengkapan fasilitas perlengkapan jalan di ruas Jalan Nasional KM 8 sampai KM 9 Desa Raknamo

1.5 Batasan Penelitian

Berkaitan dengan permasalahan diatas, maka batasan masalah dalam penelitian ini adalah :

1. Variabel penelitian antara lain : Geometrik jalan, Fasilitas perlengkapan jalan, dan Perilaku pengguna jalan.
2. Objek penelitian meliputi : kondisi geometri jalan dan lingkungan jalan, termasuk perilaku pengguna jalan.
3. Metode pengumpulan data : survey lapangan
4. Metode analisis resiko menggunakan metode IKJ

1.6 Keterkaitan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini mempunyai keterkaitan dengan penelitian yang pernah dilakukan peneliti terdahulu, dimana penelitian ini mempunyai persamaan dan perbedaan yang dapat dilihat pada Tabel 1.1

Tabel 1.1 Perbedaan dan Persamaan Penelitian

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
<p>1. Inspeksi Keselamatan Jalan Di Jalur Lingkar Selatan Yogyakarta (Agus Taufik Mulyono+ Sujanto) 2010</p> <p>Jurnal Penelitian Tahun 2010</p> <p>https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/articel/viuw/363/348</p>	<p>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 pengaduh untuk mengurangi kecepatan kendaraan. Perawatan jalan yang lebih terjadwal terhadap perkerasan saluran drainase marka jalan, lampu penerangan jalan maupun rambu lalu lintas mampu mengurangi risiko kecelakaan. Upaya yang dapat dilakukan untuk mengurangi defisiensi keselamatan pada zona penelitian ini antara lain adalah: (i) penegasan kembali marka tepi pada jalur lambat; (ii) mengganti lampu penerangan jalan yang sudah tidak berfungsi; (iii) memperbaiki kondisi rambu lalu lintas yang tidak berfungsi secara optimal; dan (iv) perbaikan pada perkerasan jalan yang telah rusak. Apabila semua hal tersebut di atas dapat dilaksanakan dengan baik dan</p>	<p>Penelitian ini sama-sama membahas tentang inspeksi keselamatan jalan (IKJ)</p>	<p>a. Perbedaan lokasi penelitian</p>

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
	<p>dapat berfungsi dengan optimal maka nilai risiko pada tiap zona zona dapat berkurang. Nilai risiko rata-rata terbesar setelah diadakan penanganan terhadap defisiensi yang ada yaitu 81,36 pada zona 15 (tikungan) dan yang terendah 10,75 dengan nilai rata-rata penanganan terhadap defisiensi yang ada yaitu 81,36 pada zona 15 (tikungan) dan yang terendah 10,75 dengan nilai rata-rata risiko di sepanjang ruas jalan sebesar 43,33. Dapat diartikan bahwa nilai risiko berkurang dari 74,10 menjadi 43,33 atau mengalami penurunan 41,52%. Nilai risiko sebesar 43,33 termasuk kategori kondisi jalan dengan tingkat kepentingan penanganan yang dapat diabaikan karena defisiensi yang terjadi sangat rendah</p>		
<p>2. Audit Keselamatan Infrastruktur Jalan (Studi Kasus Jalan Nasional Km 78-Km 79 Jalur Pantura Jawa, Kabupaten Batang (Agus Taufik Mulyono, Berlian Kushari, Hendra Edi Gunawan (Penelitian Tahun 2009.) https://media.neliti.com/media/publication/147558-ID-audit-keselamatan-infrastruktur-jalan-st</p>	<p>Hasil audit keselamatan jalan nasional antara km 78- km 79 jurusan Semarang-Cirebo, di Desa Jarakah 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 di perbaiki untuk memperkecil potensi terjadinya kecelakaan, yaitu : Aspek geometri, aspek prkerasan dan aspek harmonisasi perlengkapan jalan.</p>	<p>Penelitian ini sama-sama membahas tentang inspeksi keselamatan jalan (IKJ)</p>	<p>a. Perbedaan lokasi penelitian b. Pada penelitian sebelumnya mengamati seberapa jauh penyimpangan aspek perancangan di lapangan (defesiansi infrastruktur) dan dampaknya terhadap terjadinya kecelakaan, sedangkan pada penelitian ini focus pada risiko kecelakaan akibat kondisi geometri jalan.</p>

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
<p>3. Peningkatan Keselamatan Jalan Pada Black Spot Jalan Provinsi Di Kabupaten Sleman (One Sigit Hermanto, Latif Budi Suparmo) (Penelitian Tahun 2009.) https://journal.unpar.ac.id/index.php/journaltransportasi/article/view/5153/3443</p>	<p>Pada studi ini terlihat bahwa seluruh lokasi atau tipe geometrik segmen terburuk jalan provinsi di Kabupaten Sleman berada di segmen dengan geometrik lurus. Sedangkan tipe dan waktu kecelakaan lalu lintas bervariasi. Jumlah dan lokasi titik rawan kecelakaan pada ruas jalan yang diteliti adalah:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Di ruas jalan Yogyakarta-Pulowatu berjumlah 6 segmen <i>black spot</i>, dengan Segmen 11 (KM 9+300 – KM 9+600) merupakan segmen terburuk, 2. Di ruas jalan Yogyakarta-Kaliurang berjumlah 13 segmen <i>black spot</i>, dengan Segmen 20 (KM 12+300 – KM 12+600) merupakan segmen terburuk. 3. Ruas jalan Yogyakarta-Kebonagung 1 berjumlah 6 segmen <i>black spot</i>, dengan Segmen 23 (KM 11+700 – KM12+000) merupakan segmen terburuk. 	<p>Penelitian ini sama-sama membahas tentang inspeksi keselamatan jalan (IKJ)</p>	<ol style="list-style-type: none"> a. Perbedaan lokasi penelitian b. Metode analisis data pada penelitian sebelumnya menggunakan AEK = Angka ekuivalen kecelakaan (kejadian) dan BKA = Batas control atas untuk menentukan kriteria lokasi rawan kecelakaan, sedangkan pada penelitian ini analisis data di lakukan dengan menghitung nilai risiko kecelakaan ($R = P \times D$)
<p>4. Karakteristik Peluang dan Resiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Beberapa Segmen Ekstrim Ruas Jalan Senggigi-Pemenang. (Jurnal Penelitian 2018) https://spektrum.unram.ac.id/index.php/Spektrum/article/view/129/90</p>	<p>Dari nilai rata-rata hasil audit keselamatan dari 3 tinjauan, terlihat bahwa peluang kejadian tidak pernah terjadi kecelakaan per tahun, didominasi oleh parameter kondisi perkerasan jalan. Dari sisi peluang terlihat bahwa kondisi perkerasan jalan adalah sisi yang paling aman, seperti diuraikan di atas karena jalan masih relatif baru, sehingga belum mengalami kerusakan yang berarti. Prosentase terbesar terjadi peluang kecelakaan adalah 73,33%, berpeluang terjadi 10-15 kali per tahun, akibat geometrikjalan dan fasilitas pelengkapjalan. Dalam hal Kategori Resiko, resiko dengan prosentase terbesar adalah kategori Tidak Berbahaya, didominasi oleh parameter kondisi perkerasan jalan.</p>	<p>Penelitian ini sama-sama membahas tentang inspeksi keselamatan jalan (IKJ)</p>	<ol style="list-style-type: none"> a. Lokasi Penelitian b. Pada penelitian sebelumnya lebih fokus untuk mengamati kecelakaan akibat tikungan jalan dan jarak pandang henti sedangkan pada penelitian ini focus pada risiko kecelakaan akibat kondisi geometri jalan.

Judul	Hasil	Persamaan	Perbedaan
	<p>Untuk kategori Cukup Berbahaya, sebagian besar diakibatkan dari parameter geometrik jalan. Jika dilihat pada kategori Berbahaya dan Sangat Berbahaya, prosentase terbesar diakibatkan oleh geometrik jalan dan keberadaan fasilitas pelengkap jalan.</p>		
<p>5. Analisa Keselamatan Jalan Pada Tikungan Berdasarkan Jari-Jari dan Kemiringan Melintang Tikungan (Jurnal Penelitian Tahun 2019) http://jrs.ft.unand.ac.id/index.php/jrs/article/view/176/141</p>	<p>Nilai Peluang terjadi kecelakaan akibat defisiensi jari-jari dan kemiringan melintang pada tikungan sepanjang ruas jalan Mataram-Senggigi-Pemenang 92,86% bernilai 4 yang artinya tikungan berpotensi terjadi kecelakaan 10 – 15 kali per tahun. Hanya tikungan Jevva Klui bernilai 3 yang berpotensi terjadi kecelakaan 5 – 10 kali pertahun. Dari 14 tikungan yang ditinjau, resiko yang dapat ditimbulkan oleh kondisi jalan tersebut rata-rata bernilai 305.71 dengan kategori bahaya, dimana perlu penanganan teknis yang terjadwal maksimum 2 bulan sekali sejak hasil audit keselamatan jalan disetujui. Jenis penanganan yang harus dilakukan pada tikungan di sepanjang ruas jalan Mataram-Senggigi-Pemenang adalah memperbesar jari-jari tikungan, memberi rambu cermin tikungan, rambu kurangi kecepatan, rambu adanya tikungan tajam, lampu penerangan dan guardrail, menaikkan elevasi dari sisi dalam tikungan sehingga kemiringan melintang < 10 %.</p>	<p>Penelitian ini juga menggunakan metode IKJ $R = P \times D$</p>	<p>a. Perbedaan lokasi penelitian b. Pada penelitian sebelumnya lebih fokus untuk mengamati kecelakaan akibat tikungan jalan dan jarak pandang henti sedangkan pada penelitian ini focus pada risiko kecelakaan akibat kondisi geometri jalan.</p>