

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Sebagai Ibu Kota Provinsi Nusa Tenggara Timur Kota Kupang mengalami pertumbuhan dan perkembangan penduduk yang meningkat dari tahun ke tahun. Sejalan dengan hal tersebut aktifitas perjalanan atau kegiatan transportasi di Kota Kupang juga akan meningkat dan kebutuhan akan sarana transportasi yang ada juga akan meningkat, begitu pula pertumbuhan jumlah kendaraan beroda dua maupun beroda empat di Kota Kupang secara otomatis akan bertumbuh secara pesat. Hal tersebut secara tidak langsung akan memperbesar resiko tumbuhnya permasalahan lalu lintas, seperti kemacetan dan kecelakaan.

Kecelakaan lalu lintas berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan disengaja menggunakan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang korban manusia dan /kerugian harta benda. Kecelakaan lalu lintas di sebabkan oleh berbagai faktor salah satunya faktor geometrik jalan. Faktor lain yang menjadi penyebab kecelakaan adalah masih rendahnya tingkat kedisiplinan pengguna jalan dalam berlalu lintas (Sugyanto, 2008)

Salah satu daerah rawan kecelakaan adalah jalan Adisucipto. Lokasi ini dikatakan sebagai daerah rawan kecelakaan karena berdasarkan teori pembagian lokasi rawan kecelakaan (Badan Penelitian dan Pengembangan Pemukiman dan Prasarana Wilayah, 2014 dan Direktorat Keselamatan Transportasi Darat, 2007). Jalan Adisucipto merupakan lokasi rawan kecelakaan berbasis tunggal yang spesifik yaitu tikungan dan persimpangan. Jalan Adisucipto merupakan jalan arteri sekunder dengan tingkat frekuensi lalu lintas yang cukup tinggi. Jalan ini terdiri dari satu jalur dan dua lajur kendaran. Lokasi jalan Adisucipto merupakan lokasi strategis yang menghubungkan kawasan pemukiman dan kawasan pendidikan, namun pada lokasi ini sering terjadi kecelakaan. Berdasarkan data Kepolisian Resort Kupang Kota dan hasil wawancara yang dilakukan pada masyarakat sekitar jalan Adisucipto, kecelakaan yang terjadi hampir setiap tahun terjadi pada daerah tikungan. Hal ini menimbulkan kecurigaan bahwa salah satu faktor kecelakaan pada tikungan di jalan Adisucipto

adalah super elevasi jalan. Faktor lain yang mempengaruhi kecelakaan di jalan Adisucipto adalah perilaku pengguna jalan seperti tidak waspada memperhatikan gerakan lalu lintas dari arah depan, tidak menjaga jarak aman, ceroboh saat mau belok, ceroboh ketika hendak mendahului kendaraan lain, dan melebihi batas kecepatan. selain itu beberapa fasilitas jalan pada jalan Adisucipto seperti lampu jalan yang sudah tidak berfungsi dengan baik

Menurut data dari Polresta Kupang, dalam lima tahun terakhir terjadi peristiwa kecelakaan berturut-turut sejak tahun, 2014 tercatat 166 kejadian, pada tahun 2015 tercatat 280 kejadian, pada tahun 2016 meningkat menjadi 385 kejadian, pada tahun 2017 menurun menjadi 131 kejadian, dan pada tahun 2018 meningkat menjadi 213 kejadian. Dari data tersebut maka di perlukan adanya upaya untuk mengurangi jumlah kecelakaan di Kota Kupang. Sebagai langkah awal maka perlu untuk menentukan daerah rawan kecelakaan (*Black Site*) dan titik-titik rawan kecelakaan (*Black Spot*)

Berdasarkan latar belakang di atas, maka di ambil judul **“EVALUASI TINGKAT RESIKO KECELAKAAN DI LOKASI *BLACK SPOT* DI JALAN ADISUCIPTO, KOTA KUPANG”**

1.1. Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang diuraikan di atas maka, masalah yang dibahas dalam penelitian ini adalah :

1. Faktor – faktor apa saja yang berpotensi menjadi penyebab terjadinya konflik dan resiko kecelakaan lalu lintas di ruas jalan Adisucipto.?
2. Bagaimana cara mencegah konflik kecelakaan lalu lintas untuk mengurangi konflik maupun resiko.?

1.2. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui faktor – faktor apa saja yang berpotensi menjadi penyebab Kecelakaan pada jalan Adisucipto.
2. Hasil dari analisa digunakan untuk menentukan Solusi yang tepat guna mengantisipasi dan meminimalisir kecelakaan lalu lintas yang sering terjadi pada jalan Adisucipto.

1.4. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah

1. Dapat dijadikan *refensi* bagi instansi – instansi terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan dan pihak Kepolisian untuk mengambil langkah – langkah untuk mengatur lalu lintas dan memperkecil tingkat terjadinya kecelakaan di jalan Adisucipto.
2. Bagi masyarakat, memberikan informasi kepada masyarakat tentang daerah rawan kecelakaan di Kota Kupang.
3. Bagi fakultas Teknik, penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan kajian dalam studi lebih lanjut oleh peneliti lainnya.

1.5. Batasan Masalah

Batasan masalah dalam tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Data kecelakaan menggunakan data sekunder yaitu data laka lantas tahun 2014 - 2018 yang diperoleh dari Polresta Kupang.
2. Menggunakan metode Pendekatan *EAN (Equivalent Accident Number)* untuk mengetahui mengatahui seberapa besar nilai kecelakaan serta *UCL (Upper Control Limit)* untuk menentukan nilai batas kontrol untuk mengetahui daerah yang beresiko kecelakaan (*Black spot*) pada ruas jalan Adisucipto.
3. Lokasi data adalah pada ruas jalan Adisucipto yang teridentifikasi sebagai lokasi *black spot*.

1.6. Keterkaitan Dengan Peneliti Terdahulu

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1	Edy Wiranto (2014)	Evaluasi tingkat kerawanan kecelakaan pada ruas jalan Boyolali – Ampel KM 29+000 – 34+000	Metode yang digunakan adalah metode perhitungan EAN	Lokasi/Tempat Penelitian
2	Wheryn Tandi (2012)	Evaluasi Lokasi “ <i>Blackspot</i> ” Dan Tingkat Resiko Terjadinya Kecelakaan Pada Jalan Arteri Jl. Daan Mogot Jakarta Barat	Metode yang digunakan adalah metode perhitungan EAN	Lokasi/Tempat Penelitian