

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi jalan merupakan moda transportasi yang paling dominan digunakan sehingga berpotensi besar menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas menurut UU RI No. 22 tahun 2009 adalah suatu peristiwa di jalan raya tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan kerugian harta benda. Faktor penyebab utama kecelakaan lalu lintas adalah faktor pengguna jalan (manusia), faktor prasarana (jalan) dan faktor sarana (kendaraan). Peran pemerintah dalam menangani penyebab kecelakaan oleh pengguna jalan berupa penegasan kebijakan lalu lintas dan sosialisasi, sangat bergantung kepada perilaku pengguna jalan dalam menyikapi usaha tersebut. Disamping itu penyebab utama kecelakaan yang disebabkan oleh faktor prasarana menyangkut kondisi dan kelengkapan jalan secara langsung bersinggung dengan bagaimana peran pemerintah dalam usaha mengurangi angka kecelakaan melalui perbaikan kualitas jalan.

Menurut Kepolisian Resort Kupang Kota (2017), selama kurun waktu 2012 s/d 2016, terdapat sekitar 280 orang yang meninggal dunia karena kecelakaan lalu lintas, dan 1.830 orang lainnya mengalami luka-luka (berat dan ringan). Dalam lima tahun terakhir terjadi peningkatan jumlah peristiwa kecelakaan berturut-turut, sejak tahun 2012 tercatat sebanyak 178 kejadian, pada tahun 2013 tercatat 199 kejadian, berikutnya pada tahun 2014 menurun menjadi 166 kejadian, pada tahun 2015 meningkat menjadi 280 kejadian dan berikutnya pada tahun 2016 tercatat 385 kejadian. Dengan kondisi tersebut, maka pemerintah kota Kupang harus segera menyikapi hal tersebut, karena masih banyak masyarakat menganggap kecelakaan adalah faktor nasib bukan karena faktor yang lain. Tetapi disisi lain menurut sudut pandang transportasi penyebab dari kecelakaan lalu lintas adalah disamping faktor manusianya yang tidak mentaati peraturan lalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor geometrik jalan dan pengaturan lalu lintas.

Tiga besar ruas jalan rawan kecelakaan di Kota Kupang adalah ruas jalan Timor Raya, Frans Seda dan Piet A Tallo (KASAT LANTAS RESORT KUPANG KOTA, 2017). Dari data tersebut termasuk ruas Jln. Piet A Tallo sering terjadi peristiwa

kecelakaan, dilihat dalam tiga tahun terakhir dimulai pada tahun 2015 s/d 2017 sebanyak 27 kejadian. Pada tahun 2015 tercatat 13 kali kejadian dengan korban meninggal dunia 3 orang, luka berat 2 orang dan luka ringan sebanyak 21 orang. Pada tahun 2016 tercatat 8 kali kejadian dengan korban meninggal dunia 4 orang dan luka ringan sebanyak 9 orang. Sedangkan pada tahun 2017 tercatat 6 kali kejadian dengan data korban yang meninggal dunia 1 orang, luka berat 1 orang dan luka ringan sebanyak 8 orang. Angka kecelakaan tersebut adalah angka kecelakaan yang tercatat saja (*reported accidents*), kenyataannya bisa melebihi dari angka kecelakaan tersebut, karena pada kenyataannya masyarakat kadang enggan melaporkan kejadian kecelakaan tersebut pada pihak yang berwenang. Karena pentingnya fungsi ruas jalan tersebut sebagai jalan arteri sehingga perlu ada peningkatan keselamatan jalan. Untuk itu, perlu dilakukan penentuan titik rawan kecelakaan (*blackspot*) pada ruas jalan Piet A Tallo dan selanjutnya dilakukan Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ) terhadap kondisi geometrik serta fasilitas perlengkapan jalan yang berpotensi terhadap kecelakaan. *Blackspot* adalah lokasi pada ruas jalan di mana jumlah kecelakaan lalu lintas tinggi dengan mengakibatkan korban meninggal dunia. Inspeksi keselamatan jalan merupakan proses formal dari suatu ruas jalan dalam melihat potensi kecelakaan dan penampilan keselamatan jalan.

Penanganan lokasi rawan kecelakaan melalui IKJ dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan resiko yang fatal akibat ruas jalan rawan kecelakaan, untuk itu perlu dilakukan sebuah penelitian dengan judul **“EVALUASI LOKASI BLACKSPOT DAN TINGKAT RESIKO TERJADINYA KECELAKAAN PADA RUAS JALAN PIET A TALLO, KOTA KUPANG”**.

1.2 Rumusan Masalah

Pada penelitian ini terdapat beberapa rumusan masalah yang di ambil yaitu sebagai berikut :

1. Bagaimana lokasi titik rawan kecelakaan lalu lintas (*blackspot*) pada ruas jalan Piet A Tallo Kota Kupang berdasarkan metode EAN (*Equivalent Accident Number*) dan UCL (*Upper Control Limit*)?
2. Berapakah nilai resiko terjadinya kecelakaan berdasarkan Inspeksi Keselamatan Jalan (IKJ)?
3. Bagaimanakah usulan penanganan yang dapat diberikan pada lokasi titik rawan kecelakaan (*blackspot*) pada ruas jalan Piet A Tallo untuk mengurangi tingkat rawan kecelakaan di Kota Kupang?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penulisan tugas akhir ini adalah :

1. Untuk mengetahui lokasi titik rawan kecelakaan lalu lintas (*blackspot*) pada ruas jalan Piet A Tallo Kota Kupang.
2. Untuk mengetahui nilai resiko terjadinya kecelakaan pada ruas jalan Piet A Tallo Kota Kupang.
3. Untuk memberikan usulan penanganan pada lokasi titik rawan kecelakaan atau *black spot* pada ruas jalan Piet A Tallo agar bisa mengurangi tingkat rawan kecelakaan di kota Kupang.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah

1. Dapat dijadikan referensi bagi pemerintah setempat tentang titik rawan kecelakaan (*blackspot*) di Kota Kupang, khususnya pada ruas jalan Piet A Tallo.
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. Lokasi penelitian yaitu pada segmen ruas jalan Piet A Tallo yang teridentifikasi sebagai lokasi rawan kecelakaan (*blacksite*), kemudian dianalisis titik rawan kecelakaan (*blackspot*).
2. Diambil data kecelakaan yang terjadi di ruas jalan Piet A Tallo tahun 2015-2017 yang diperoleh dari Polresta Kupang.
3. Penelitian dilakukan berdasarkan pengambilan data di lapangan sesuai formulir IKJ (Inspeksi Keselamatan Jalan).

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Keterkaitan dengan penelitian terdahulu bisa dilihat pada tabel 1.1.

Tabel 1.1 Persamaan dan Perbedaan terhadap penelitian terdahulu

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
1.	Wheryn Tandi (2017)	Evaluasi Lokasi <i>Blackspot</i> dan Tingkat Resiko Terjadinya Kecelakaan Pada Jalan Arteri Daan Mogot, Jakarta Barat	Metode yang digunakan adalah metode perhitungan EAN dan UCL. Perhitungan nilai penyimpangan, dampak dan resiko.	- Lokasi dan angka kecelakaan yang berbeda. - Melakukan korelasi antara nilai resiko dan nilai EAN untuk mengetahui variabel tersebut berhubungan atau tidak.
2.	Margareth Evelyn Bolla, Y. A. (2013)	Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Ruas Jalan Timor Raya Kota Kupang)	Metode yang digunakan adalah metode perhitungan EAN dan UCL.	- Lokasi dan angka kecelakaan berbeda. - Melakukan analisis daerah rawan kecelakaan di ruas jalan umum dan melakukan studi kasus.

No	Nama	Judul	Persamaan	Perbedaan
3.	Agus Surya Wedasana (2011)	Analisis Daerah Rawan Kecelakaan dan Penyusunan Database Berbasis Sistem Informasi Geografis (Studi Kasus Kota Denpasar)	Metode yang digunakan adalah metode perhitungan EAN dan UCL.	- Lokasi dan angka kecelakaan berbeda. - Dilanjutkan dengan penyusunan data base yang menggunakan Sistem Manajemen Basis Data.