

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Pesatnya perkembangan segala bidang termasuk meningkatnya jumlah penduduk dan biaya hidup masyarakat harus diimbangi dengan prasarana transportasi yang memadai baik transportasi darat, laut maupun udara. Sebagai Ibu Kota Kabupaten Malaka, ketersediaan dan kualitas pelayanan prasarana transportasi di Kota Betun sangat diperlukan untuk menjaga aktifitas perdagangan, ekonomi, pemerintahan dan berbagai kegiatan lainnya.

Pokok permasalahan berdasarkan informasi dari pihak terkait perempatan jalan Pasar Lama Beiabuk, Betun, merupakan sentral/pusat kota dan salah satu perempatan penting yang berada di Kecamatan Malaka Tengah, Kabupaten Malaka, dengan sistem pengaturan lalu lintasnya untuk empat arah pergerakan. Perempatan ini melayani arus penting dari berbagai arah yaitu arus lalu lintas dari arah Besikama – Webua – Manumuti - Beiabuk, yang merupakan akses menuju pusat-pusat kegiatan yang berada di sekitar perempatan seperti pertokoan, pasar, daerah permukiman, perkantoran, pendidikan, dan parkir kendaraan-kendaraan seperti angkutan kota, bus dan kendaraan lainnya, sehingga kondisi arus lalu lintas pada perempatan ini sangat padat.

Perempatan ini memiliki peran yang sangat penting terhadap sistem transportasi jalan perkotaan yang dapat menghubungkan arah jalan besikama (1 jalur 2 arah dengan lebar jalan 6 m), dari arah Webua (1 jalur 2 arah dengan lebar jalan 6 m), dari arah Pasar Beiabuk(1 jalur 2 arah dengan lebar jalan 4 m), dan dari arah Manumuti (1 jalur 2 arah dengan lebar jalan 6 m) untuk pelayanan kegiatan baik di bidang distribusi barang maupun jasa dalam kota, akan tetapi perempatan ini masih memiliki tingkat keselamatan transportasi jalan yang relatif rendah karena pada

perempatan ini tidak tersedia fasilitas pengaturan lalu lintas sehingga memicu bertambahnya jumlah kejadian kecelakaan dan kemacetan.

Berdasarkan permasalahan tersebut, perlu dikaji lagi dalam penelitian ini dengan judul “ANALISA RESIKO KECELAKAAN LALU LINTAS AKIBAT KEPADATAN VOLUME KENDARAAN DAN PENYEBERANGAN JALAN PADA PEREMPATAN PASAR LAMA BEIABUK-BETUN KABUPATEN MALAKA”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang ada dapat diambil beberapa permasalahan sebagai berikut :

- 1.) Bagaimana karakteristik resiko kecelakaan Lalulintas pada perempatan Pasar Lama Beiabuk-Betun?
- 2.) Bagaimana cara menurunkan resiko kecelakaan pada perempatan Pasar Lama Beiabuk-Betun?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah :

- 1.) Untuk mengetahui karakteristik resiko kecelakaan lalulintas pada perempatan pasar lama Beiabuk-Betun.
- 2.) Untuk cara menurunkan resiko kecelakaan LaluLintas pada perempatan Pasar Lama Beiabuk-Betun.

1.4. Manfaat Penelitian

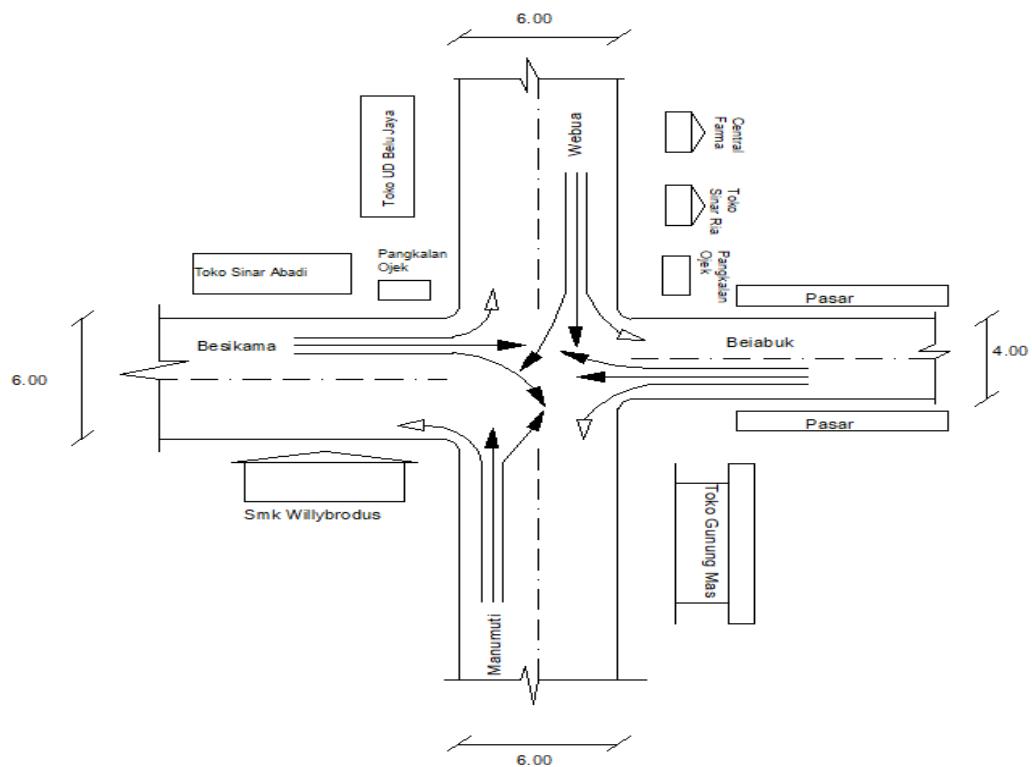
Manfaat dari penelitian ini adalah :

- 1.) Dengan adanya penelitian ini pihak pemerintah terkait mendapat masukan yang positif untuk mengetahui karakteristik resiko kecelakaan Lalulintas di perempatan jalan lain sejauh memungkinkan.
- 2.) Memberikan rekomendasi untuk mengetahui cara menurunkan resiko kecelakaan lalu-lintas pada perempatan pasar lama Beiabuk-Betun.

1.5. Batasan Masalah

Penelitian ini merupakan masalah lapangan dan bersifat studi kasus. Agar penelitian ini tidak meluas dan dapat terarah sesuai dengan tujuan dari penelitian, maka diberikan batasan-batasan masalah yang meliputi hal-hal sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian pada perempatan pasar lama Beiabuk-Betun Kabupaten Malaka.



Gambar 1. 1 Lokasi Penelitian

2. Kondisi Arus Lalulintas pada Perempatan



Gambar 1. 2 Kondisi Arus Lalulintas Pada Perempatan
Sumber : Hasil survei, 2020

3. Kendaraan yang di tinjau sebagai objek penelitian adalah (sepeda motor, kendaraan ringan, kendaraan berat dan kendaraan tak bermotor)
4. Metode penelitian yang di gunakan adalah metode ($R = P \times K$) dimana R adalah Risiko Kecelakaan, P adalah Peluang dan K adalah Konsekuensi.

1.6. Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Berikut ini penelitian yang menyerupai dengan penelitian yang disusun:

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan penelitian terdahulu

1	Judul	Pengolahan Risiko Kecelakaan Lalu Lintas: Cakupan, Indikator, Strategi dan Teknik (2017)
	Penulis	Don G. N. da Costa, Siti Malkhamah, Latif Budi Suparma.
	Persamaan	Indikator Risiko
	Perbedaan	(1). Pada penelitian terdahulu mengamati tentang cakupan, indikator peluang dan indikator konsekuensi (2). Pada penelitian ini berlokasi di Yogyakarta
	Hasil	(1). Dalam hal ini, indikator peluang kecelakaan yang digunakan adalah rasio JPH tersedia terhadap JPH minimum. JPH tersedia dinyatakan sebagai dari nilai rerata celah penyebrangan kritis kendaraan keluar-masuk jalan minor yaitu 20 m. Sedangkan JPH minimum dihitung berdasarkan rerata pilihan kecepatan kendaraan saat melintasi area persimpangan 60 km/jam, asumsi perlambatan akibat tahanan mesin 1,73 m/ detik ² dan penurunan kecepatan saat memasuki areapersimpangan 8 km/jam, waktu reaksi minimu 0,68 detik. (2). Berdasarkan rekapitulasi indikator risiko tersebut di atas, cakupan pengolahan risiko dapat diklasifikasikan dalam 5 kelompok kegiatan yaitu konservasi, pendayagunaan sistem keselamatan, pengendalian daya rusak sistem keselamatan existing, pemberdayaan sistem keselamatan, serta kualitas sistem informasi keselamatan.
2	Judul	Analisa Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Perkotaan (2011) (studi kasus jalan sudirman, kelurahan kuanino, Kota Kupang)
	Penulis	Nikodemus Lani Ngongo
	Persamaan	Penentuan risiko kecelakaan, menghitung jarak pandang henti lapangan.
	Perbedaan	(1). Pada penelitian terdahulu meninjau jenis dan jumlah konflik, kondisi geometrik dan hubungan antara jarak pengereman dan jarak antara kendaraan terhadap konflik

		antara kendaraan. (2). Pada penelitian terdahulu menganalisa volume, konflik, hambatan samping, geometrik dan lingkungan jalan, jarak antara kendaraan (<i>Distance Headway</i>) dan waktu antara kendaraan (<i>Time Headway</i>)
	Hasil	(1). Rekomendasi strategi dan teknik pengendaliannya dengan mengurangi jumlah dan jenis konflik yaitu dengan cara teknis pemasangan rambu peringatan, rambu perintah dan rambu larangan (2). Memperbaiki jarak pandang dan lingkungan jalan dengan JPH 5.864 m pada lokasi simpang tiga depan Gereja Koinonia, jarak pandang menyiap (JPM) 92 m, jadi jarak pandang 98 m, dan untuk lokasi simpang samping Pitoby JPH 5.864 m, JPM 92 m, jadi JP 98 m.
3	Judul	Analisa Risiko Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Kupang (2006) Studi kasus pada ruas jalan Sumba dan jalan Sumatera
	Penulis	Daniel R. E. Kiri
	Persamaan	Penentuan risiko kecelakaan
	Perbedaan	Pada penelitian terdahulu maninjau situasi konflik dan gesekan samping.
	Hasil	Rekomendasi strategi dan teknik pengendaliannya dengan mengurangi jumlah dan jenis konflik yaitu dengan cara teknis pemasangan rambu peringatan, rambu perintah dan rambu larangan