

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Mengemudikan kendaraan di atas batas kecepatan yang terlalu tinggi (*speeding*) merupakan faktor utama penyebab kecelakaan fatal karena berkorelasi langsung dengan besarnya energi tumbukan yang dihasilkan pada saat terjadi benturan atau tabrakan (*impact speed*), (WHO, 2008) (da Costa, Malkhamah, & Surparma, 2017) sesuai hasil survei awal ± 60 km/jam, peluang meninggal dunia terhadap korban tabrakan. Salah satu bagian persimpangan jalan yang menjadi peluang kecelakaan yang dapat timbul akibat kecepatan tinggi adalah persimpangan tiga lengan jalan Timor Raya km 3–jalan Aniba Kota Kupang. Pada persimpangan tiga lengan ini tidak bersinyal, yang cukup padat lalu lintas pada jam pagi saat berangkat kerja dan sore hari saat pulang kerja. Pola pengaturan lalu lintas di persimpangan tiga lengan ini belum optimal, terlihat dengan gejala, arus lalu lintas pada persimpangan tiga lengan ini yang cukup padat, faktor tidak disiplin dari pemakai jalan yang agresif, dan risiko tinggi bahwa persimpangan ini akan terhalang oleh kendaraan yang berebut ruang untuk melewati persimpangan tiga lengan ini.

Akibat dari kecepatan tinggi pada persimpangan ini maka peluang kecelakaan sangat besar (meninggal dunia), terutama pada pengguna sepeda motor bagi pengendara di bawah umur (WHO, 2008) (da Costa, Malkhamah, & Surparma, 2017). Pada lokasi persimpangan ini terdapatnya Hotel Sotis pada pingir jalan Timor raya, Restoran Beer and Barrel Kitchen n' Lounge persis di samping Hotel Sotis, toko Perfections (Variasi and Car Audio) dan Toko Edison Elektronik Kupang. Akibatnya arus lalu lintas menjadi terganggu oleh adanya hambatan samping berupa kendaraan parkir, kendaraan berhenti untuk menaik dan menurunkan penumpang (Angkutan Umum), dan kendaraan yang tidak mau mengalah ketika ada kendaraan yang keluar masuk persimpangan tiga lengan ini dengan kecepatan tinggi.

Berdasarkan uraian permasalahan di atas maka risiko (peluang dan Konsekuensi) tersebut perlu di teliti dengan pemilihan judul **“KONSEKUENSI YANG DITIMBULKAN AKIBAT PELANGGARAN TERHADAP BATAS KECEPATAN” (Pada Simpang Tiga Tak Bersinyal Jl. Timor Raya km 3-Jl. Aniba Kota Kupang)**” perlu dilakukan untuk meminimalisasi risiko dan konflik yang terjadi pada persimpangan jalan ini.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang di atas maka yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah:

1. Apa konsekuensi yang ditimbulkan akibat pelanggaran terhadap batas kecepatan (> 30 Km/Jam)?
2. Upaya apa yang dapat meminimalisir konsekuensi tersebut?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengidentifikasi konsekuensi yang terjadi akibat pilihan kecepatan (> 30 Km/Jam)
2. Untuk mengetahui upaya-upaya yang dapat dilakukan untuk meminimalisir konsekuensi kecelakaan.

1.4 Manfaat Penelitian

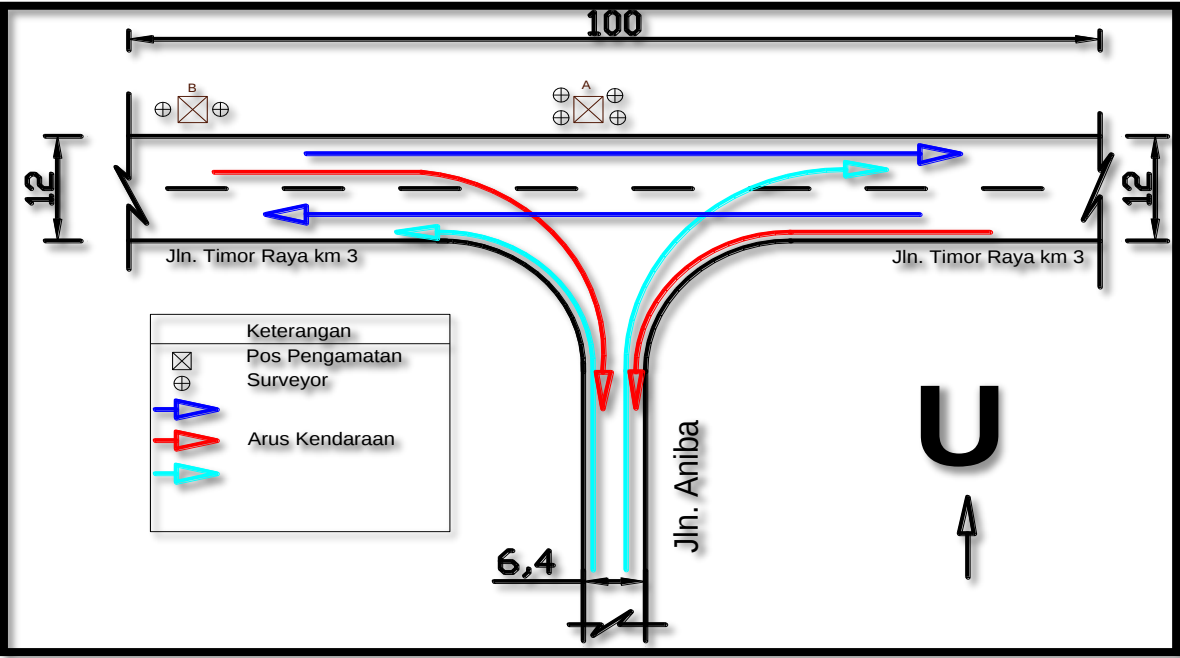
Manfaat yang dapat diperoleh dari penelitian ini adalah

1. Untuk pemerintah dan masyarakat:
Sebagai salah satu bahan masukan mengenai simpang tak bersinyal di simpang tiga jalan Timor Raya km tiga dan jalan Aniba.
2. Untuk disiplin ilmu:
Sebagai bahan acuan dan bahan referensi bagi kalangan akademis dan kalangan yang memiliki kepentingan dalam hal ini.

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 simpang tiga lengan jalan Timor Raya km tiga-jalan Aniba Kota Kupang.



Gambar 1.1 Lokasi Penelitian

2. Kendaraan yang di tinjau sebagai objek penelitian adalah roda dua (motor).
3. Metode penelitian yang di gunakan metode (GPRS,2008)

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Beberapa penelitian tentang konstruksi yang di timbulkan akibat pelanggaran terhadap batas kecepatan yang sering di lakukan pada ruas jalan simpang tiga tak bersinyal Jalan Timor Raya Km 3- jalan Aniba Kota Kupang . Beberapa penelitian tentang konsekuensi yang di timbulkan akibat pelanggaran terhadap batas kecepatan beserta persamaan dan pembedaannya di antaranya di lihat pada Tabel di bawah ini:

Tabel 1.1 Keterkaitan dengan penelitian terdahulu

1.	Judul	Pengolahan Risiko Kecelakaan Lalu Luntas: Cakupan, Indikator, Strategi dan Teknik (2017)
	Penulis	Don G. N. da Costa ¹ , Siti Malkhamah ² , Latif Budi Suparma ³ .
	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/ detik² dan penurunan kecepatan saat memasuki areapersimpangan 8 km/jam, waktu reaksi minimum 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	Faktor Pemicu Persepsi dan Sikap Toleran Pengendara Terhadap Risiko Kecelakaan
	Volume	Vol. 18 No. 1 April 2018
	Tahun	2018
	Penulis	Don Gaspar Noesaku da Costa, Siti Malkhamah, Latif Budi Suparma
	Persamaan	(1). Sama–sama menggunakan metode <i>safety factor</i> (Faktor keselamatan) dalam menganalisis peluang kecelakaan. (2). Sama-sama meninjau persimpangan tak bersinyal.
	Perbedaan	Pada penelitian terdahulu mencari nilai konsekuensi dan risiko kecelakaan, sedangkan penelitian ini mencari nilai peluang kecelakaan.
	Hasil	Hasil penelitian terdahulu berdasarkan nilai <i>safety factor</i> disimpulkan bahwa pengalaman terhindar dari insiden apabila harus mengerem dalam jarak 20 m saat terjadi penyeberangan jalan dapat menjadi pemicu berkembangnya persepsi pengendara

		tentang kemampuan menghindari tabrakan berdasarkan kemampuan pengeremannya. Sebaliknya agar terhindar dari tabrakan, pengendara berkemampuan pengereman rendah harus meningkatkan kemampuan pengeremannya sebesar 25% untuk dapat memangkas JPH minimumnya sejauh 4,34 m agar dapat terhindar dari peluang tabrak.
--	--	---