

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kecelakaan lalu lintas saat ini masih menjadi salah satu penyumbang angka kematian terbesar di Indonesia. Kecelakaan lalu lintas menjadi penyebab dominan kematian, cedera, dan kecacatan di seluruh dunia. Berdasarkan data yang dimiliki KNKT diketahui sekitar 1,3 juta orang meninggal dunia dan 20 – 50 juta orang terluka akibat kecelakaan di jalan pada setiap tahunnya (Komite Nasional Keselamatan Transportasi, 2021). Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi mengatakan bahwa angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menyumbang tiga sampai empat orang meninggal dunia dalam setiap jam (Fiansyah, 2021). Jenis kendaraan paling banyak yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas di Indonesia adalah sepeda motor. Diketahui bahwa angka kematian tertinggi yang disebabkan oleh kecelakaan lalu lintas berada di usia produktif antara 15 - 29 tahun. Selain itu, data Korps Lalu Lintas Kepolisian Negara Republik Indonesia (Korlantas POLRI) mencatat ada 100.028 kecelakaan lalu lintas (lakalantas) pada 2020 di Indonesia. Jumlah angka kecelakaan turun 14% dari catatan tahun sebelumnya yang diketahui sebanyak 116.411 kasus. Korlantas Polri juga mencatat ada 113.518 korban luka ringan akibat lakalantas pada tahun 2020, turun 45% dari 206.447 korban pada tahun 2019. Sementara itu, korban luka berat tercatat sebanyak 10.751 pada tahun 2020, turun 14% dari 12.475 pada tahun 2019 (Pahlevi, 2021). Penurunan angka kecelakaan pada tahun 2020 tersebut juga dipengaruhi oleh faktor pandemi *corona virus disease 2019 (covid-19)* yang mewajibkan masyarakat untuk tetap tinggal di dalam rumah. Oleh karena itu, pergerakan lalu lintas di jalan pun berkurang seiring dibatasinya mobilitas masyarakat.

Ruas Jalan Akses Marunda merupakan jalan perkotaan dengan fungsi jalan arteri primer yang berada di Kecamatan Cilincing, Jakarta Utara. Kondisi pergerakan lalu lintas di ruas Jalan Akses Marunda terpantau selalu dalam keadaan ramai karena selain sebagai jalur perdagangan juga digunakan sebagai jalur utama untuk kegiatan aktifitas sehari - hari lainnya seperti

bekerja, bersekolah, dan lain sebagainya. Tetapi, pada waktu tertentu pergerakan lalu lintas di ruas Jalan Akses Marunda terpantau tidak sibuk dan banyak pengendara motor yang cenderung tidak tertib seperti tidak menggunakan helm, membonceng penumpang lebih dari satu orang, dan juga berkendara dengan kecepatan yang tidak aman. Jumlah volume lalu lintas yang didominasi oleh kendaraan besar menyebabkan Jalan Akses Marunda banyak mengalami kerusakan jalan seperti lubang. Kondisi jalan di Jalan Akses Marunda, Cilincing tidak aman dan berbahaya bagi pengguna jalan karena kondisi jalan yang rusak dan juga berlubang (Tobing, 2021). Jalan Akses Marunda memiliki banyak kerusakan jalan yang dapat menyebabkan kecelakaan bagi pengendara yang belum mengetahui dengan cermat kondisi jalan tersebut dan juga pengendara yang berkendara di malam hari (Permana, 2021). Pada saat malam hari, ruas jalan akses marunda sangat rentan terjadi kecelakaan dikarenakan penerangan jalan yang kurang terang, banyaknya kerusakan jalan, dan pengguna jalan yang cenderung tidak tertib dan tidak waspada di malam hari. Resiko kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Akses Marunda relatif besar diiringi dengan kemungkinan tingkat fatalitas kecelakaan yang tinggi yang juga dipengaruhi oleh ketidaktertiban pengendara seperti berkendara dengan kecepatan yang tidak aman.

Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas yang diperoleh dari Kepolisian Negara Republik Indonesia bagian Satuan Lalu Lintas (Satlantas) Polres Metro Jakarta Utara Tahun 2019 – 2021 untuk Kota Jakarta Utara tercatat sebanyak 2203 kejadian kecelakaan yang terjadi karena berbagai penyebab kecelakaan di antaranya faktor kerusakan jalan sebanyak 48 kejadian kecelakaan (2,18 %) dan faktor pengendara karena melewati batas kecepatan dan kecepatan yang terlalu tinggi untuk kondisi lalu lintas setempat sebanyak 276 kejadian kecelakaan (12,5 %). Kecelakaan yang biasa terjadi di Jalan Akses Marunda ialah ketika pengendara sepeda motor melajukan kecepatan kendaraan yang cukup tinggi saat lalu lintas sepi, kemudian terjatuh karena kurang waspada atau kurang berhati – hati ketika melewati jalan yang rusak atau berlubang. Selain itu, pada ruas Jalan Akses Marunda terdapat beberapa persimpangan yang berhubungan langsung dengan daerah pemukiman warga, pasar, garasi kendaraan besar, dan

sekolah. Jalan Akses Marunda juga memiliki berbagai hambatan samping yang beresiko menyebabkan kecelakaan seperti pejalan kaki, penyeberang jalan, kendaraan yang berhenti atau mogok, kendaraan keluar ataupun masuk jalur utama, dan lain sebagainya. Hal ini perlu diperhatikan agar pejalan kaki, penyeberang jalan, serta kendaraan yang ingin menyeberang, masuk, ataupun melintas di Jalan Akses Marunda dapat lebih ditingkatkan faktor keselamatannya dengan cara manajemen kecepatan pada jalur utama Jalan Akses Marunda. Dengan manajemen kecepatan kendaraan yang aman dan selamat diharapkan dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas yang disebabkan berbagai faktor khususnya faktor ketidaktertiban pengendara dalam melajukan kecepatan kendaraan dan ketidakwaspadaan pengendara khususnya pengendara sepeda motor.

Berdasarkan survei kecepatan kendaraan sementara dari 50 kendaraan jenis sepeda motor pada hari Kamis, 3 Februari 2022 pukul 14.00 WIB didapatkan kecepatan rata – rata sebesar 52 km/ jam, sedangkan menurut PM 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan untuk ruas Jalan Akses Marunda yang merupakan jalan arteri primer dengan kawasan pusat kegiatan memiliki batas kecepatan 40 km/ jam. Hal ini tentu sangat berbahaya bagi pengguna jalan ditambah lagi Jalan Akses Marunda memiliki banyak kerusakan jalan yang sangat beresiko menyebabkan kecelakaan. *National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA 2005)* dalam (Mauliza *dkk.*, 2019) menyebutkan lebih dari 30% faktor penyebab kecelakaan lalu lintas adalah faktor kecepatan kendaraan yang juga menyebabkan angka kematian disertai *social cost* yang tinggi. Kecepatan kendaraan yang aman dan selamat diharapkan dapat mencegah kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Akses Marunda sehingga tidak menimbulkan tingkat fatalitas kecelakaan yang tinggi.

Berdasarkan permasalahan di atas perlu dilakukan sebuah penelitian untuk meningkatkan kewaspadaan dan keselamatan pengguna jalan dengan simulasi pemasangan perangkat manajemen kecepatan serta membandingkan kecepatan kendaraan sebelum dan sesudah simulasi. Oleh karena itu, penulis melakukan penelitian ini dengan judul "ANALISIS MANAJEMEN KECEPATAN PADA DAERAH RAWAN KECELAKAAN".

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah dijelaskan dalam latar belakang, maka penulis merumuskan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Akses Marunda?
2. Bagaimana kecepatan kendaraan sebelum dan setelah simulasi pemasangan perangkat manajemen kecepatan?
3. Bagaimana rekomendasi terbaik untuk manajemen kecepatan di ruas Jalan Akses Marunda?

I.3 Batasan Masalah

Untuk memaksimalkan tercapainya suatu tujuan penelitian, maka diperlukan batasan masalah, yaitu sebagai berikut :

1. Survei hambatan samping dilaksanakan 1 (satu) hari dari pukul 06.00 – 18.00 WIB
2. Survei volume lalu lintas dilaksanakan 1 (satu) hari dari pukul 06.00 – 18.00 WIB
3. Survey kecepatan dilaksanakan di luar jam sibuk (*off peak*) yang diketahui dari hasil analisis volume lalu lintas, jam dengan hambatan samping terendah, dan dilakukan pada ruas jalan yang memiliki kecepatan tertinggi
4. Simulasi pemasangan perangkat manajemen kecepatan menggunakan Rambu Larangan Batas Kecepatan (bekas) dan Pita Penggadu (sementara)
5. Penelitian ini membandingkan kecepatan kendaraan sebelum dan sesudah dari simulasi pemasangan perangkat manajemen kecepatan

I.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis tingkat kecelakaan lalu lintas di ruas Jalan Akses Marunda
2. Menganalisis kecepatan kendaraan sebelum dan setelah simulasi pemasangan perangkat manajemen kecepatan
3. Merekomendasikan kebutuhan perlengkapan jalan yang sesuai di titik rawan kecelakaan khususnya perangkat manajemen kecepatan

I.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi Dinas Terkait

Hasil Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan atau saran dalam meningkatkan keselamatan jalan dalam hal upaya pengendalian kecepatan yang efektif.

2. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)

Hasil penelitian ini diharapkan dapat berguna bagi kampus Politeknik Keselamatan Transportasi jalan (PKTJ) untuk menambah referensi pada penelitian - penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan peningkatan keselamatan transportasi jalan khususnya dalam bidang manajemen kecepatan kendaraan yang berkeselamatan.

3. Bagi Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ)

Sebagai sarana pembelajaran dalam meningkatkan kemampuan dan pengetahuan di bidang ilmu keselamatan transportasi jalan serta dapat mengimplementasikan ilmu yang telah diperoleh di kampus PKTJ dengan baik dan benar.

4. Bagi Pengguna Jalan

1) Memberikan informasi kepada pengguna jalan agar senantiasa mengutamakan faktor keselamatan di jalan

2) Memberikan keamanan dan kenyamanan kepada pengguna jalan dengan desain jalan yang dilengkapi perlengkapan jalan yang berkeselamatan

3) Mengurangi angka kecelakaan yang disebabkan oleh kecepatan kendaraan yang tinggi

I.6 Sistematika Penulisan

Untuk mempermudah melihat dan mengetahui pembahasan yang ada pada skripsi ini secara menyeluruh, maka perlu dikemukakan sistematika yang merupakan kerangka dan pedoman penulisan skripsi. Adapun sistematika penulisannya adalah sebagai berikut :

1. Bagian Awal Skripsi

Bagian awal memuat halaman sampul depan, halaman judul, halaman persetujuan, halaman pengesahan, kata pengantar, daftar isi, daftar tabel, daftar gambar, dan daftar lampiran.

2. Bagian Utama Skripsi

Bagian utama terdiri atas bab dan sub bab yaitu sebagai berikut :

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi Latar Belakang, Rumusan Masalah, Batasan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Keaslian Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai teori-teori yang akan digunakan dalam menyelesaikan masalah-masalah yang ada.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini berisi tentang penjelasan metode penelitian yang dilakukan oleh penulis dalam menyelesaikan permasalahan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang penjelasan hasil pengolahan dan analisis data serta pembahasannya yang diperlukan dalam penelitian

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi tentang kesimpulan yang didapatkan dari hasil dan pembahasan yang telah dilakukan sebelumnya dan juga saran yang dapat peneliti berikan

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN