

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Pembangunan infrastruktur jalan pada lintas Pantura Jawa memiliki nilai yang sangat strategis dalam mendukung perkembangan dan pertumbuhan ekonomi nasional. Namun, dibalik manfaat besar yang diperoleh, ternyata muncul beberapa permasalahan yang berkaitan dengan pengelolaan infrastruktur jalan, antara lain: kecelakaan lalu lintas kendaraan akibat defisiensi infrastruktur jalan, polusi dan kebisingan yang dirasakan oleh pengguna jalan akibat kemacetan yang berkepanjangan. Disamping kemacetan lalu lintas yang sering terjadi pada ruas jalan terdapat juga persoalan kecelakaan lalu-lintas jalan raya yang akhir ini terlihat menonjol dan cenderung menunjukkan peningkatan. Selama tahun 2011 Kepolisian Resort Brebes, mencatat ada 44 kejadian kecelakaan lalu lintas di wilayah Pantura Brebes yang menyebabkan 12 orang meninggal dunia.

Kecelakaan lalu lintas di jalan raya merupakan suatu kejadian yang tidak diharapkan oleh setiap pengguna jalan. Biasanya kecelakaan disebabkan oleh banyak faktor dan analisis terhadap karakteristik suatu kejadian kecelakaan dalam suatu periode waktu tertentu, akan dapat mengidentifikasi elemen-elemen keamanan jalan yang memiliki kontribusi penyebab kecelakaan, seperti pemakai jalan, kondisi kendaraan, serta kondisi jalan dan lingkungan. Telah banyak peneliti melakukan suatu penelitian terhadap faktor-faktor penyebab terjadinya kecelakaan, dan banyak hasil dari penelitian tersebut menjelaskan bahwa manusia

merupakan faktor dominan penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas (Warpani, 2002). Walaupun manusia sebagai faktor yang dominan terhadap penyebab terjadinya kecelakaan, tetapi faktor lingkungan dan jalan juga memberikan kontribusi terhadap penyebab terjadinya kecelakaan, sehingga perlu dilakukan Audit Keselamatan Jalan/AKJ (*Road Safety Audit/RSA*).

Melakukan Road Safety Audit (RSA) atau Audit Keselamatan Jalan (AKJ) pada jalan yang sudah ada merupakan cara produktif untuk mengidentifikasi situasi yang beresiko tinggi, sehingga situasi tersebut dapat dihilangkan atau ditangani dengan baik dalam rangka mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan.

B. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, maka tujuan penelitian ini adalah :

1. Menentukan karakteristik kecelakaan terbanyak pada ruas jalan pantura Brebes km 75-80 (jumlah kecelakaan berdasarkan tingkat keparahan korban, dan mengklasifikasi jumlah korban kecelakaan berdasarkan tipe kecelakaan).
2. Mengidentifikasi elemen-elemen geometrik pada ruas jalan pantura Brebes km 75-80.
3. Melakukan audit atau menganalisis penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan pantura Brebes km 75-80.

C. Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari Audit Keselamatan Jalan pada ruas jalan pantura Brebes ini adalah :

1. Sebagai bahan masukan dalam penyusunan pedoman audit keselamatan jalan yang berorientasi pada keselamatan jalan.
2. Meningkatkan kesadaran antara perencana atau pihak-pihak terkait akan pentingnya perencanaan jalan yang berorientasi pada keselamatan jalan.
3. Mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan pada ruas jalan pantura Brebes km 75-80.

D. Batasan Masalah

Untuk membatasi lingkup permasalahan sehingga pembahasan tidak melenceng dari tujuan penelitian, maka diberikan batasan-batasan masalah yang meliputi hal-hal sebagai berikut :

1. Audit keselamatan jalan memerlukan *checklist* sebagai item pemeriksaan audit.
Dalam penelitian ini *checklist* yang digunakan bersumber dari Departemen Pekerjaan Umum.
2. Audit Keselamatan Jalan dilakukan pada jalan Pantura Brebes km 75-80 yang sudah beroperasi.
3. Pendeteksian persoalan keselamatan jalan secara mendetail hanya dilakukan pada lokasi rawan kecelakaan yang terdapat pada lokasi penelitian.

E. Keaslian Penelitian

Tugas Akhir dengan judul " Audit Keselamatan Jalan " Studi kasus pada ruas jalan Pantura Brebes km 75-80 belum pernah dilakukan penelitian sebelumnya. Di jurusan teknik sipil, fakultas teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta. Hasil penelitian terdahulu hasil penelitian Lucyiana (2006)

menunjukkan bahwa bahwa daerah rawan kecelakaan pada jalan tentara, Yogyakarta adalah pada km 5 dengan jumlah kecelakaan sebanyak 42 kejadian yang terjadi antara tahun 2002-2005. Pada daerah rawan kecelakaan tersebut terdapat beberapa hal yang belum sesuai dengan harapan pengguna jalan seperti lampu penerangan jalan yang belum ada disebagian ruas jalan dan belum lengkapnya rambu lalu lintas (Rambu larangan berhenti, menyiap, serta pengurangan kecepatan).

Fauziah (2007) melakukan penelitian di Jalan Magelang Km 5-5,5. Faktor terbanyak penyebab kecelakaan adalah manusia sebesar 91,63 %. Faktor jalan dan lingkungan sebesar 8,33 %. Tipe kecelakaan terbanyak adalah kecelakaan pejalan kaki (KPK) dan berdasarkan jenis tabrakan adalah backing. Pada daerah rawan kecelakaan jalan tersebut dapat beberapa hal yang belum sesuai dengan harapan pengguna jalan seperti lampu penerangan jalan yang tidak memadai, bahu jalan dan trotoar yang digunakan untuk parkir kendaraan atau untuk jualan, serta lebar lajur, lajur, bahu jalan dan saluran drainase yang belum sesuai dengan persyaratan.

Mayuna (2011) melakukan penelitian di ruas jalan Yogyakarta-Purworejo km 35-40 pada tahun 2008-2010 jumlah korban kecelakaan luka ringan sebanyak 142 orang, faktor penyebabnya adalah Manusia 69,54% dan tipe kecelakaan berdasarkan proses kejadian adalah kecelakaan pejalan kaki (KPK) sebanyak 6 perkara, *head on* sebanyak 14 perkara. Pada daerah rawan kecelakaan tersebut ditemukan beberapa indikasi permasalahan seperti masih banyaknya bahu jalan yang digunakan untuk parkir kendaraan atau untuk jualan bensin, pamflet-

pamflet, warung yang mengganggu jarak pandang, bahu jalan yang tergenang air dan saluran drainase yang rusak.