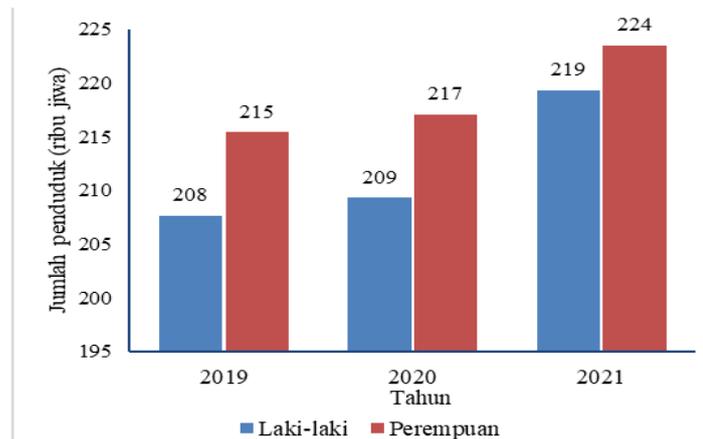


BAB I

PENDAHULUAN

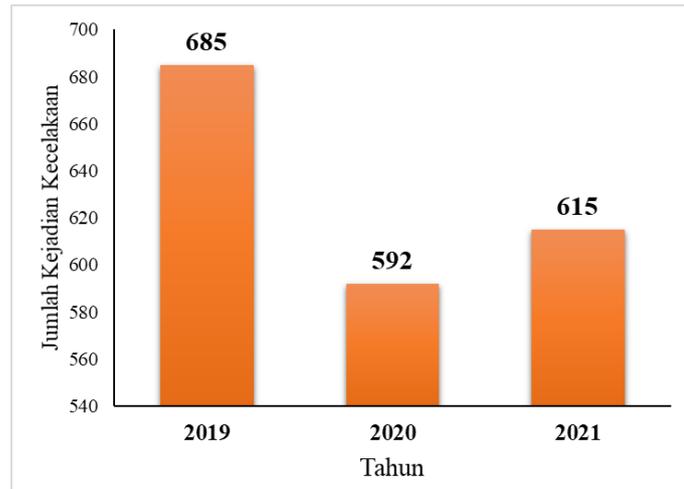
1.1 Latar Belakang

Badan Pusat Statistik (2022) menyatakan bahwa jumlah penduduk di Kabupaten Kulon Progo mengalami peningkatan dari tahun 2019 - 2021. Pernyataan tersebut sesuai dengan Gambar 1.1 yang menunjukkan bahwa kenaikan jumlah penduduk rata-rata di Kulon Progo mencapai 9.881 jiwa (2,29 %) setiap tahunnya. Korlantas POLRI (2019) juga menyebutkan bahwa penambahan jumlah penduduk memiliki korelasi dengan peningkatan jumlah perjalanan (*trip rate*) dan peningkatan jumlah perjalanan berkaitan erat dengan peningkatan risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas.



Gambar 1.1 Data kependudukan di Kabupaten Kulon Progo tahun 2019 – 2021
(Sumber: Badan Pusat Statistik, 2022)

Kecelakaan lalu lintas merupakan salah satu permasalahan serius yang setiap tahun terjadi khususnya di Kabupaten Kulon Progo. Pernyataan tersebut diambil berdasarkan data dari kepolisian terkait jumlah kecelakaan di Kabupaten Kulon Progo pada tahun 2019 - 2021. Jumlah kasus kecelakaan di Kabupaten Kulon Progo tahun 2019 mencapai 685 kasus, namun cenderung menurun (13,58%) pada tahun 2020 akibat diberlakukannya pembatasan perjalanan pada pandemi *Covid-19* dengan total kasus sebanyak 592, kemudian kasus kecelakaan meningkat kembali (3,88%) pada tahun 2021 dengan total kasus sebanyak 615 (Polres Kulon Progo, 2022). Grafik data kecelakaan di Kulon Progo sebagaimana yang ditunjukkan pada Gambar 1.2.



Gambar 1.2 Data kecelakaan di Kabupaten Kulon Progo tahun 2019 – 2021

(Sumber: Polres Kulon Progo, 2022)

Ruas Jalan Dekso – Klangon merupakan jalan provinsi yang berada di Kabupaten Kulon Progo dengan fungsi jalan kolektor primer yang memiliki total panjang ruas sebesar 11,87 km dan memiliki 2 lajur 2 arah tidak terbagi (2/2UD) Berdasarkan penggunaan jalan, ruas jalan ini termasuk ke dalam Jalan Kelas III, sedangkan menurut spesifikasi penyediaan prasarana jalan, ruas ini termasuk ke dalam kelas jalan sedang (JSD). Jalan ini adalah salah satu jalan alternatif yang menghubungkan wilayah Kabupaten Kulon Progo dengan Kabupaten Magelang.

Berdasarkan data kecelakaan tahun 2019 - 2021 dari Kepolisian Resor Kulon Progo (2022) dan hasil survei potensi kecelakaan pada tahun 2022, serta diperkuat oleh kondisi geometrik jalan yang cukup berbahaya, maka penelitian terkait geometrik jalan dan lalu lintas sangat perlu untuk dilakukan guna meminimalisasi risiko kecelakaan serta meningkatkan keselamatan lalu lintas pada ruas jalan ini. Pemerintah tentunya bertanggungjawab untuk menjamin keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan (KLLAJ) di Indonesia. Hal ini dibuktikan dengan telah disusunnya Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) LLAJ tahun 2021 – 2040 dengan memuat visi, misi, kebijakan, target, strategi, serta program nasional KLLAJ, yang secara rinci diatur dalam Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2022 tentang RUNK LLAJ. Target umum dalam RUNK LLAJ 2021-2040 adalah untuk memperkecil indeks fatalitas pada korban kecelakaan lalu lintas.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 disebutkan bahwa kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh beberapa faktor antara lain kelalaian pengguna jalan, ketidaklaikan kendaraan, serta ketidaklaikan jalan dan/atau lingkungan. Ketidaklaikan jalan berkaitan erat dengan geometrik jalan yang merupakan suatu bagian dari perencanaan jalan secara lengkap terdiri atas berbagai elemen guna memberikan pelayanan maksimal terhadap pengguna jalan. Mahmudah (2019) menyebutkan bahwa untuk menciptakan jalan yang berkeselamatan, nyaman, aman, dan ekonomis diperlukan perencanaan geometrik jalan yang tepat sesuai dengan standar yang berlaku. Dalam hal ini, penelitian terkait geometrik jalan harus mengacu pada standar yang telah ditetapkan oleh Bina Marga tahun 2021 tentang Pedoman Desain Geometrik Jalan.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang penelitian, dapat dijabarkan rumusan masalah sebagai berikut:

- a. Bagaimana karakteristik kecelakaan (jumlah kecelakaan, jenis kecelakaan, dan korban kecelakaan), serta jumlah dan jenis potensi kecelakaan pada Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39?
- b. Apakah kondisi geometrik Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39 sudah sesuai dengan Peraturan Bina Marga tahun 2021 tentang Pedoman Desain Geometrik Jalan?
- c. Bagaimana hubungan antara rasio volume kapasitas jalan (RVK) dengan kecepatan kendaraan pada Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39?
- d. Bagaimana hubungan antara rasio volume kapasitas jalan (RVK) dengan tingkat kecelakaan pada Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39?

1.3 Lingkup Penelitian

Supaya penelitian ini menjadi lebih sederhana, namun tetap memenuhi persyaratan teknis maka perlu diambil beberapa batasan masalah sebagai berikut :

- a. Lokasi penelitian berada di Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39.
- b. Karakteristik kecelakaan yang dianalisis pada penelitian ini adalah jumlah kecelakaan, jenis kecelakaan, dan korban kecelakaan tahun 2019 – 2021, serta jumlah dan jenis potensi kecelakaan tahun 2022.

- c. Analisis mengenai geometrik jalan mengacu pada Surat Edaran Nomor: 20/SE/Db/2021 tentang Pedoman Desain Geometrik Jalan.
- d. Pemodelan geometrik jalan menggunakan *software AutoCAD Civil 3D* hanya terkait dengan kondisi eksisting Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39, tidak termasuk usulan tentang perbaikan jalan.
- e. Penelitian terfokus pada analisis faktor jalan (geometrik jalan dan lalu lintas) sebagai penyebab kecelakaan, sedangkan faktor manusia maupun faktor lainnya tidak dianalisis lebih lanjut.

1.4 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijabarkan di atas, tujuan yang diharapkan pada penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Mengidentifikasi jumlah, jenis, dan korban kecelakaan tahun 2019 – 2021 serta jumlah dan jenis potensi kecelakaan tahun 2022 pada ruas Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39.
- b. Menganalisis geometrik Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39 menggunakan *software AutoCAD Civil 3D 2015*, sesuai dengan Peraturan Bina Marga tahun 2021 tentang Pedoman Desain Geometrik Jalan.
- c. Menganalisis hubungan antara rasio volume kapasitas (RVK) Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39 dengan kecepatan kendaraan.
- d. Menganalisis hubungan antara rasio volume kapasitas (RVK) Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39 dengan tingkat kecelakaan.

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

- a. Memaksimalkan penggunaan *software AutoCAD Civil 3D 2015* dalam penentuan lokasi rawan kecelakaan di Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39.
- b. Memberikan data kepada masyarakat maupun instansi yang membutuhkan terkait hasil analisis geometrik dan lalu lintas pada Jalan Dekso - Klangon Km. 36 – Km. 39 dan memberikan informasi terkait peran kecepatan kendaraan dan volume lalu lintas terhadap risiko kecelakaan.
- c. Sebagai upaya untuk mewujudkan keselamatan lalu lintas dengan konsep jalan yang berkeselamatan.