

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Saat ini pelanggaran lalu lintas yang membahayakan pengendara setiap tahunnya meningkat sangat tinggi. Diyakini bahwa semakin banyak kendaraan yang melintas akan semakin memicu terjadinya kecelakaan lalu lintas. Terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat disebabkan oleh beberapa faktor yaitu pengendara, kendaraan, jalan dan lingkungan (Hobbs, 1979).

Pelanggaran dalam berkendara oleh pengendara menjadi faktor terbesar pemicu kecelakaan lalu lintas. Pelanggaran ini terjadi karena tidak sengaja melanggar peraturan, ketidaktahuan atau ketidaksadaran akan peraturan yang berlaku atau tidak memperhatikan ketentuan dalam berkendara. Pelanggaran yang terjadi terakumulasi pada manuver-manuver berkendara yang berpotensi besar menyebabkan kecelakaan (Hadiman, 1988). Untuk itu pemerintah telah menetapkan Undang-Undang mengenai peraturan lalu lintas pada jalan berbalik arah, pada jalan bundaran serta pada persimpangan. Peraturan tersebut diharapkan dapat mengatur perilaku pengendara dalam menentukan manuver berlalu lintas terlebih pada persimpangan dengan tingkat kepadatan volume lalu lintas yang cukup tinggi.

Jalan Timor Raya merupakan salah satu ruas jalan yang memiliki tingkat kepadatan cukup tinggi karena ruas jalan tersebut merupakan jalan yang menghubungkan beberapa daerah. Berdasarkan data kecelakaan lalu lintas di Kota Kupang, jalan Timor Raya menjadi salah satu ruas jalan yang memiliki tingkat kerawanan kecelakaan yang tinggi. Pada tahun 2011 data kecelakaan di ruas jalan Timor Raya tercatat 54 kejadian kecelakaan lalu lintas yang mengakibatkan 16 orang meninggal dunia, 18 orang mengalami luka berat dan 64 orang mengalami luka ringan. (Direktorat Lalu Lintas Kota Kupang)

Kecelakaan yang terjadi karena kurangnya fasilitas pendukung seperti rambu lalu lintas pada daerah-daerah tertentu seperti daerah persimpangan menjadi faktor penambah terjadinya kecelakaan. Salah satu tempat terjadinya konflik lalu lintas adalah titik pertemuan antara jalan atau sering disebut simpul pada jaringan jalan dimana lintasan kendaraan saling berpotongan sehingga merupakan tempat yang rawan terhadap kecelakaan.

Beberapa masalah jalan di Kota Kupang yang menimbulkan konflik lalu lintas adalah pada simpang tiga bersinyal KM 03 Timor Raya, simpang tiga bersinyal KM 07 Timor Raya, simpang tiga bersinyal KM 09 Timor Raya, simpang tiga tak bersinyal KM 01 Timor Raya, simpang tiga tak bersinyal KM 02 Timor Raya, simpang tiga tak bersinyal KM 04 Timor Raya. Penelitian ini dimaksudkan untuk mengidentifikasi bentuk dan faktor-faktor pelanggaran dari manuver lalu lintas yang berbahaya, baik simpang bersinyal maupun simpang tak bersinyal.

Dalam penelitian terdahulu yang diteliti oleh Agus Sumarsono, Fajar Sidiek Prahartanto, Djumari (2017) tentang “Kinerja Simpang Bersinyal dan Tak Bersinyal”, Dinia Risalatul Fawaiz (2016) tentang “Kelayakan Perubahan Simpan Tak Bersinyal Menjadi Simpang Bersinyal Ditinjau Dari Kinerja Simpang Pada Beberapa Simpang Tak Bersinyal”, Sofyan Sauri (2014) tentang “Analisis Kinerja Simpang Menggunakan Perangkat Lunak Kaji Dan Ptv Vistro”, pelanggaran yang dilakukan bukan karena kesalahan para pengendara saja, akan tetapi karena kurangnya marka dan perambuan yang seharusnya dapat menjadi petunjuk bagi para pengendara agar dapat berkendara sesuai aturan untuk keselamatan dan kelancaran dalam berlalu lintas.

Berdasarkan uraian di atas dan pelanggaran yang dilakukan pengendara mobil dan pengendara bermotor yang mengakibatkan kecelakaan, maka saya tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul **“ANALISIS JENIS PELANGGARAN DAN MANUEVER LALU LINTAS YANG MEMBAHAYAKAN KESELAMATAN PADA PERSIMPANGAN DI JALAN TIMOR RAYA KOTA KUPANG”**

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini adalah:

- 1) Bagaimana bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal ?
- 2) Faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan pada simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal untuk tiap tipe pelanggaran?
- 3) Apa saja rekomendasi pengelolaan yang dibuat berdasarkan pola atau frekuensi pelanggaran tersebut ?

1.3 Tujuan

Tujuan dari penelitian ini adalah:

- 1) Untuk mengetahui bentuk-bentuk pelanggaran lalu lintas yang terjadi pada simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal.
- 2) Untuk mengetahui faktor-faktor apa saja yang menjadi penyebab terjadinya pelanggaran yang dilakukan pengguna jalan pada simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal untuk tiap tipe pelanggaran.
- 3) Memberikan rekomendasi pengelolaan yang dibuat berdasarkan pola atau frekuensi pelanggaran tersebut

1.4 Manfaat

Manfaat dari penelitian ini untuk berbagai pihak diantaranya :

Sebagai bahan pertimbangan yang dapat dijadikan solusi untuk menyelesaikan permasalahan pelanggaran lalulintas yang sering dilakukan para pengguna jalan dalam mewujudkan keselamatan dalam berlalulintas dan untuk mengembangkan ilmu pengetahuan di bidang transportasi khususnya mengenai jenis pelanggaran dan manuver lalu lintas yang membahayakan keselamatan pada persimpangan kota kupang.

1.5 Pembatasan masalah

Untuk menghindari pembahasan yang lebih luas dari ruang lingkup bahasan penulisan maka perlu diberi batasan masalah antara lain sebagai berikut:

- 1) Lokasi penelitian dipilih pada 2 jenis persimpangan (simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal) di Kota Kupang dimana kedua jenis persimpangan yang menjadi lokasi penelitian ialah:

Tabel 1.1 Lokasi Penelitian Simpang Bersinyal dan Simpang Tak Bersinyal

Simpang Bersinyal	Simpang Tak Bersinyal
Simpang tiga bersinyal KM 03 Timor Raya	Simpang tiga tak bersinyal KM 01 Timor Raya
Simpang tiga bersinyal KM 07 Timor Raya	Simpang tiga tak bersinyal KM 02 Timor Raya
Simpang tiga bersinyal KM 09 Timor Raya	Simpang tiga tak bersinyal KM 04 Timor Raya

- 2) Objek yang diteliti pada setiap jenis pelanggaran hanya dilakukan pada kendaraan roda 2, kendaraan roda 4, kendaraan roda 6 dan pejalan kaki.
- 3) Dalam penelitian ini metode yang digunakan adalah metode observasi dan statistic deskriptif.

Alasan pemilihan simpang pada dua lokasi persimpangan ini yakni secara visual pada observasi awal terlihat bahwa pengemudi sepeda motor pada 6 jenis persimpangan ini cukup agresif serta sering melakukan pelanggaran yang membahayakan keselamatan yaitu menerobos lampu merah dan ngebut. Hal ini dipengaruhi oleh kurangnya sarana rambu lalu lintas, tundaan perjalanan, faktor terburu-buru dalam bepergian yang sering dilakukan oleh para pengendara sepeda motor. objek penelitian ini ialah jenis pelanggaran yang sering dilakukan oleh para pengguna jalan pada simpang bersinyal di kota kupang, serta adapun metode yang digunakan pada penelitian ini ialah metode observasi lapangan yang kemudian akan dianalisis hasil observasi berupa statistik deskriptif sehingga diketahui jenis dan jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh para pengguna jalan.

1.6 Keterkaitan dengan peneliti terdahulu

Beberapa penelitian tentang jenis pelanggaran yang sering dilakukan di Persimpangan khususnya simpang bersinyal yang tentunya memiliki persamaan dan perbedaan diantaranya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.2 Keterkaitan Peneliti Terdahulu

No.	Nama Peneliti	Judul	Persamaan	Perbedaan	Hasil
1	(Agus Sumarsono, Fajar Sidiek Prahartanto, Djumari. 2017)	Kinerja Simpang Bersinyal dan Simpang Tak Bersinyal (Studi Kasus Simpang Bersinyal Gendengan dan Simpang Tak Bersinyal Jalan Dokter Moewardi – Jalan Kalitan, Surakarta)	1) Kedua penelitian ini dilakukan pada Persimpangan Khususnya Simpang bersinyal dan tak bersinyal.	1) Kedua penelitian ini dilakukan pada lokasi yang berbeda. 2) Penelitian sebelumnya meneliti tentang kinerja simpang sedangkan penelitian ini meneliti tentang pelanggaran lalu lintas 3) Dasar teori yang digunakan berbeda, pada jurnal kinerja simpang bersinyal dan tak bersinyal (Studi Kasus Simpang Bersinyal Gendengan dan Simpang Tak Bersinyal Jalan Dokter Moewardi – Jalan Kalitan, Surakarta) menggunakan MKJI 1997.	Berdasarkan hasil analisis data untuk kondisi eksisting Simpang Tiga Kalitan dapat diperoleh kinerja simpang pada jam sibuk pagi yaitu pukul 07.00-08.00 WIB (C) = 3957 smp/jam, derajat kejenuhan (DS) = 0,69 < 0,85. Tundaan simpang (D) sebesar 10,9 det/smp. Nilai peluang antrian (QP) sebesar 27% - 53% . Pada jam sibuk sore yaitu pukul 16.15-17.015 WIB diperoleh kapasitas simpang (C) = 3793 smp/jam, derajat kejenuhan (DS) = 0,94 > 0,85. Tundaan simpang (D) sebesar 16,5 det/smp. Nilai peluang antrian (QP) sebesar 50% - 101%.
2	(Dinia Risalatul Fawaiz. 2016)	Kelayakan Perubahan Simpan Tak Bersinyal Menjadi Simpang Bersinyal Ditinjau Dari Kinerja Simpang Pada Beberapa Simpang Tak Bersinyal Di Kota Jember.	1) Kedua penelitian ini dilakukan pada Persimpangan Khususnya Simpang tak bersinyal.	1) Perbedaan Lokasi Yang Diteliti serta pada penelitian sebelumnya dilakukan di simpang bersinyal Kota Bekasi, sedangkan penelitian ini dilakukan pada simpang bersinyal Kota Kupang. 2) Perbedaan pada penelitian ini terletak pada metode dan tinjauan.	Simpang SMP 7 Jember layak dirubah menjadi simpang bersinyal. Berdasarkan BSH arus terbesar pada simpang bersinyal SMP 7 layak dirubah menjadi simpang bersinyal. Berdasarkan PM 96 tahun 2015 simpang SMP 7 Jember juga layak diubah tingkat pelayanannya C dengan nilai tundaan terbesarnya pada jam puncak pagi yaitu 18,46 det/smp.
3	(Sofyan Sauri. 2014)	Analisis Kinerja Simpang Menggunakan Perangkat Lunak Kaji Dan Ptv Vistro (Studi Kasus : Simpang Bersinyal Dan Tak Bersinyal Perkotaan Jember)	1) Kedua penelitian ini dilakukan pada Persimpangan Khususnya Simpang bersinyal dan simpang tak bersinyal.	1) Perbedaan Lokasi Yang Diteliti serta pada penelitian sebelumnya dilakukan di simpang bersinyal Batulicin Kabupaten Tanah Bumbu, sedangkan penelitian ini dilakukan pada simpang bersinyal Kota Kupang. 2) Metode yang digunakan pada penelitian sebelumnya menggunakan metode software KAJI dan Ptv Vistro, sedangkan penelitian ini menggunakan metode survey, analisis dan analisis menggunakan software SSPS.	Berdasarkan hasil analisa terdapat perbedaan yang cukup besar antara kinerja yang dihasilkan PTV Vistro dan KAJI. Nilai DS PTV Vistro dan KAJI pada simpang bersinyal menunjukkan pola yang sama, namun angka yang dihasilkan PTV Vistro lebih kecil dari pada KAJI. Untuk nilai tundaan PTV Vistro cenderung lebih besar dari pada KAJI. Pada simpang tak bersinyal menunjukkan bahwa kinerja PTV Vistro dan KAJI memiliki pola yang tidak sama serta hasil yang berbeda. Baik pada