

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kematian orang yang disebabkan kecelakaan lalu lintas mencapai 1,35 juta per tahun di dunia pada tahun 2016 yang menjadi faktor utama kematian pada orang rentang usia 5 – 29 tahun dengan korban kecelakaan di dominasi oleh pejalan kaki sebagai pengguna jalan rentan, pengendara sepeda, dan pengendara motor (WHO, 2018). Upaya telah dilakukan oleh beberapa negara baik negara yang berpenghasilan atas, menengah, dan bawah untuk mengurangi angka kecelakaan. Namun, survei menunjukkan sejak tahun 2013 hingga 2016 tidak adanya penurunan angka kematian lalu lintas di negara berpenghasilan rendah, sedangkan di negara berpenghasilan menengah dan atas terjadi penurunan angka kematian lalu lintas (WHO, 2018). Merujuk pada *website* Badan Pusat Statistik menunjukkan kenaikan angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia sejak tahun 2017 hingga 2019 yang menyebabkan korban mati, luka ringan, luka berat dan kerugian materi hingga ratusan juta.

Kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang pada tahun 2020 terjadi 939 kejadian kecelakaan dengan kerugian material mencapai 427.950.000 yang termasuk kerugian terbesar diantara kota lain di Jawa Tengah. Sejak tahun 2018 – 2020 kecelakaan lalu lintas di Kota Semarang telah memakan korban meninggal dunia sebanyak 503, korban luka berat sebanyak 8, dan korban luka ringan sebanyak 3.059 (BPS, 2020).

Kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh berbagai faktor penyebab dengan penyebab utama adalah faktor manusia (*human factor*) dalam bentuk pelanggaran dan tindakan kurang hati-hati, kemudian dilanjutkan faktor lain yaitu kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca atau pandangan terhalang (Tahir, 2006). Manusia menjadi pemicu terjadinya kecelakaan karena faktor fisik seperti kebugaran dan faktor psikis seperti mengemudi saat kelelahan, mengantuk, lengah, pengaruh minuman keras hingga keterampilan membawa kendaraan

dalam kondisi cepat (Tahir, 2006). Kesalahan manusia menjadi faktor yang paling fatal seperti ketidaktahuan dan ketidakpedulian mengenai peraturan lalu lintas, tidak mengetahui kondisi jalan, kurang keterampilan dalam berkendara, memiliki persepsi yang buruk, serta kegagalan merespon dan menyesuaikan kondisi jalan raya (Christie, 2010).

Pengemudi harus mengambil keputusan ketika dihadapkan pada sebuah masalah atau pilihan di jalan tak terkecuali jika terjadi di persimpangan jalan. Sebagai contoh ketika melewati persimpangan baik simpang bersinyal atau simpang tak bersinyal maka apa yang harus diambil apakah berbelok ke kanan atau ke kiri bahkan bergabung dari jalan minor menuju jalan mayor tanpa memperhatikan lalu lintas di jalan mayor. Hal tersebut disebut juga pengambilan keputusan berisiko (Wickens et al., 2015).

Jenis konflik yang sering terjadi pada persimpangan tak bersinyal adalah berpotongan (*crossing*) sebanyak 42 kejadian (67.74%) kemudian bergabung (*merging*) sebanyak 13 kejadian (20.96%) dan berpencar (*diverging*) sebanyak 7 kejadian (11.3%) pada 62 kejadian kecelakaan yang dilakukan berdurasi 3 jam dalam waktu 3 hari dengan tingkat keseriusan yaitu *serious conflict* sesuai dengan *The Swedish Traffic Conflict Technique* (Firdausi et al., 2021). Sebuah jalan raya spesifiknya persimpangan yang tidak memiliki rambu maupun APILL atau yang biasa disebut dengan simpang tak bersinyal adalah lokasi yang sering memiliki konflik lalu lintas yang dapat menimbulkan kemacetan hingga berpotensi kecelakaan (Firdausi et al., 2021). Penelitian lain menyebutkan bahwa sebanyak 87,98% tipe pelanggaran yang berada di Kota Surakarta berkaitan dengan perilaku pengemudi serta 48,32% pelanggaran yang terkait dengan perilaku juga terjadi di Simpang Gendengan sebagai simpang bersinyal, hal ini karena kurangnya kesadaran akan tertib berlalu lintas sehingga menyebabkan pengemudi mengabaikan keselamatan berlalu lintas (Hidayati & Erwanda, 2019). Penelitian mengenai konflik lalu lintas *merging* atau bergabung dari jalan minor pada persimpangan tak bersinyal juga pernah dilakukan untuk mengetahui beberapa perilaku ilegal dengan memperhatikan posisi kendaraan. Posisi

kendaraan pada jalur abnormal yaitu posisi kendaraan saat akan bergabung terdapat pada lajur yang salah, dan ketika akan bergabung ke kanan berjalan perlahan pada pinggir jalan yang dapat mempengaruhi kendaraan di jalan utama dan mengganggu efisiensi serta keamanan pada simpang tak bersinyal (Zhang et al., 2016).

Berdasarkan penelitian terdahulu terdapat hubungan langsung yang kuat antara perilaku pengemudi terhadap terjadinya kejadian kecelakaan. Perilaku agresif meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan dengan contoh perilaku agresif tertinggi adalah mengekor kendaraan lain, menerobos lampu APILL baik saat masih berwarna kuning ataupun merah, melanggar rambu lalu lintas dilarang berhenti, dan menggunakan kecepatan tinggi yang melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan (Abojaradeh, 2015). Terjadinya kecelakaan tertinggi berkisar antara 80% - 90% adalah perilaku mengemudi agresif (aggressive driving). Variabel yang mempengaruhi perilaku mengemudi agresif adalah pengetahuan, ketrampilan, kemampuan, stress dan motivasi pengemudi pada pengemudi kendaraan angkutan barang (Purnomo, 2010). Selain itu menurut Tight (2012) dalam Suwanto et al. (2019) mengatakan bahwa faktor perilaku pengemudi memiliki kontribusi paling tinggi yaitu mencapai antara 80-90 persen dalam kecelakaan.

Menurut Hafizhudin & Indrawati (2016) identitas sosial artinya mempersepsikan dan menggolongkan identitas diri personal ke dalam suatu kelompok. Kelompok ini dapat melakukan agresi atau serangan terhadap kelompok lain didasari dengan nilai dan norma yang dianut oleh kelompok tersebut yang kemudian diinternalisasi oleh masing-masing anggotanya sehingga setiap anggota akan memiliki kesamaan nilai yang dianggap sebagai identitas bersama. Agresi ini dapat berupa perilaku agresif di jalan yaitu tidak sabar dan tidak mau mengalah (26%), menyalip atau mendahului (17%), berkecepatan tinggi (11%). Penelitian ini menghasilkan kesimpulan bahwa terdapat hubungan positif yang signifikan antara identitas sosial Club of RX-King Semarang sebagai sampel perilaku pengemudi di Kota Semarang dengan perilaku mengemudi

agresif. Semakin tinggi identitas sosial maka semakin tinggi perilaku mengemudi agresif dan sebaliknya. Penelitian lain menjelaskan bahwa berdasarkan 28 pernyataan dari *The Driver Behaviour Questionnaire* (DBQ) menyebutkan perilaku pengemudi remaja di Kota Semarang pada ranking teratas adalah membunyikan klakson, menyalip kendaraan dari kiri dan tidak mengetahui jalan yang dilewati. Selain itu pada ranking ke-6 menunjukkan perilaku bahwa ketika berada pada persimpangan yang akan menuju jalan besar, responden akan keluar dengan cepat sehingga pengemudi lain akan memberikan jalan (Suwanto et al., 2019). Upaya untuk menangani perilaku pengemudi ini adalah bahwa persepsi dan paradigma masyarakat tentang keselamatan jalan dapat diubah melalui pendidikan keselamatan dan sosialisasi yang dilakukan secara berkala sejak usia dini sehingga menimbulkan rasa disiplin berlalu lintas dan bisa menjadikan nilai – nilai keselamatan jalan menjadi nilai – nilai kehidupan (Sugianto & Santi, 2015).

Berdasarkan latar belakang tersebut dapat disimpulkan bahwa masih terjadi pelanggaran terkait perilaku pengemudi dari jalan minor yang terjadi di simpang tak bersinyal. Selain itu perilaku pengemudi di Kota Semarang juga menunjukkan bahwa adanya perilaku agresif yang di dominasi oleh pengemudi usia remaja. Maka dari peneliti ingin mengangkat tema tentang evaluasi perilaku pengemudi dari jalan minor menuju jalan mayor di Kota Semarang yang dilakukan di Jl. Alam Asri – Jl. Klipang Raya karena setelah melakukan observasi simpang tak bersinyal tersebut menyebabkan beberapa konflik lalu lintas salah satunya konflik *merging*.

I.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana pemahaman pengemudi tentang perilaku yang benar ketika melintasi simpang tak bersinyal dari jalan minor menuju jalan mayor?
2. Apa saja penyebab pengemudi melakukan pelanggaran perilaku yang salah ketika melintasi simpang tak bersinyal?
3. Apakah faktor kognitif dan afektif mempengaruhi perilaku pengemudi di simpang tak bersinyal?

I.3 Batasan Masalah

Batasan masalah ditulis untuk membatasi isi penelitian agar tidak menyimpang dari tujuan. Hal ini dilakukan untuk mengetahui faktor apa saja yang masuk dalam ruang lingkup penelitian. Penulisan ini bertujuan agar fokus pada penelitian tidak mengerucut dan tidak terlalu luas. Beberapa batasan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Lokasi penelitian dilakukan pada simpang tak bersinyal Jalan Alam Asri sebagai jalan minor – jl. Klipang Raya sebagai jalan mayor di Kecamatan Tembalang Kota Semarang.
2. Objek yang diteliti berfokus pada kendaraan roda dua sepeda motor dan kendaraan roda empat mobil.
3. Subjek penelitian adalah pengemudi kendaraan yang melintasi simpang tersebut serta melalui pendekatan berdasarkan kelompok pengguna jalan.
4. Penelitian ini berfokus pada perilaku berisiko yang dilakukan pengemudi yang membahayakan dirinya sendiri hingga pengemudi lain.
5. Penelitian ini tidak membahas mengenai analisis kinerja simpang tak bersinyal.

I.4 Tujuan Penelitian

1. Menganalisis pemahaman pengemudi tentang tata cara melintasi simpang tak bersinyal dari jalan minor menuju jalan mayor.
2. Mengeksplorasi penyebab pelanggaran pengemudi ketika melintasi simpang tak bersinyal.
3. Mengkorelasikan faktor kognitif dan afektif terhadap perilaku pengemudi di simpang tak bersinyal.

I.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian yang akan dilaksanakan adalah sebagai berikut:

1. Manfaat teoritis
Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan informasi penyebab mengapa banyak pengemudi melakukan pelanggaran saat melewati simpang

serta memberikan wawasan mengenai tata cara berlalu lintas dan etika yang benar sesuai dengan peraturan.

2. Manfaat praktis

Bagi Penulis: mengetahui penyebab pelanggaran dan melakukan usulan penanganan agar hal tersebut bisa diminimalisir di kemudian hari.

Bagi Pemerintah: sebagai bahan pertimbangan untuk melakukan pembenahan pada sekitar simpang serta dapat melakukan edukasi kepada pengguna jalan tentang tata cara lalu lintas yang benar.

Bagi PKTJ: sebagai referensi dan tambahan informasi untuk melakukan penelitian lanjutan.

I.6 Sistematika Penulisan

Penulisan penelitian ini terdiri dari lima bab sesuai dengan Pedoman dan Penulisan Tugas Akhir Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan tahun 2021, adapun uraian bab tersebut sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pendahuluan terdiri dari latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, batasan masalah, manfaat penelitian dan sistematika penelitian. Bab ini menguraikan alasan melakukan penelitian dilihat dari beberapa permasalahan yang ada.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab II berisi teori dan konsep yang dikemukakan oleh para ahli sesuai dengan topik penelitian yaitu perilaku pengemudi, persimpangan jalan, jalan mayor, jalan minor. Selain itu bab ini membahas mengenai penelitian – penelitian terdahulu yang relevan dengan penelitian yang akan diteliti.

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan mengenai teknik pengambilan data, teknik analisis data, tahapan penelitian dalam bentuk bagan alir/flow chart yang berisi pengumpulan, pengolahan, analisis data hingga menarik rekomendasi/ kesimpulan. Jadwal pelaksanaan penelitian juga dituliskan dalam bab ini mulai dari perencanaan penelitian hingga pelaksanaan sidang.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini menjelaskan mengenai data – data yang dibutuhkan serta proses yang dilakukan hingga mendapatkan hasil penelitian.

BAB V PENUTUP

Penutup terdiri dari kesimpulan yang didapatkan dari hasil penelitian serta membahas mengenai rekomendasi yang bisa mengurangi permasalahan yang terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

Daftar pustaka berisi sumber dan referensi yang didapat untuk mendukung dan memperkuat penulisan penelitian.

LAMPIRAN

Lampiran berisi instrument – instrument penelitian yang digunakan untuk mendukung penelitian berupa formulir survai, gambar pendukung, lampiran pendukung, serta dokumentasi yang dilakukan saat melakukan penelitian.