

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kecepatan kendaraan merupakan salah satu faktor utama dalam kecelakaan lalu lintas. Lebih lanjut Elvik (2004) menunjukkan bahwa terjadinya kecelakaan didahului oleh pelanggaran. Beberapa hal yang seringkali terjadi di jalan, seperti mengebut (*speeding*) menyebabkan tingginya keparahan korban kecelakaan. Risiko kecelakaan meningkat dengan kecepatan kendaraan yang lebih tinggi karena semakin panjang jarak pengereman yang dibutuhkan, kurangnya waktu yang diperlukan untuk memroses dan mengambil keputusan atas informasi yang diperoleh, serta sulitnya mengendalikan kendaraan jika terdapat hambatan di depannya. Secara umum diasumsikan bahwa 1/3 kecelakaan fatal disebabkan oleh kecepatan kendaraan yang tidak sesuai dengan batasan kecepatan (SWOV, 2009). Penelitian Ragnoy (2005) menunjukkan bahwa ketika kecepatan kendaraan turun dari 80 km/jam menjadi 70 km/jam, potensi korban meninggal yang semula 211 korban dapat turun menjadi hanya 30 korban. Penyelidikan di Australia juga menyatakan bahwa pengurangan kecepatan dapat mengurangi potensi terjadinya tabrakan lebih dari 20% (Woolley, 2005).

Berdasarkan pada data kecelakaan yang terjadi di Kota Bogor pada tahun 2014 sampai 2019, kecelakaan tertinggi terjadi pada tahun 2016 yaitu sebanyak 149 kejadian dan terendah terjadi pada tahun 2015 sebanyak 100 kejadian (POLRESTA Bogor Kota, 2019). Data tersebut menunjukkan bahwa selama kurun waktu lima tahun terakhir tingkat kecelakaan tahun 2016 mencapai 13,99 kecelakaan per 100.000 penduduk dan pada tahun 2015 mencapai 9,54 kecelakaan per 100.000 penduduk.

Berdasarkan Peraturan Menteri No. 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan adalah aturan yang sifatnya umum dan/atau untuk membatasi kecepatan yang lebih rendah karena alasan keramaian, disekitar sekolah, banyaknya kegiatan disekitar jalan, penghematan energi ataupun karena alasan geometri jalan.

Manajemen kecepatan terdiri atas serangkaian tindakan yang bertujuan untuk menyeimbangkan keselamatan dan efisiensi kecepatan kendaraan di jalan. Manajemen kecepatan bertujuan untuk mengurangi insiden mengemudi terlalu cepat, dan untuk memaksimalkan kepatuhan terhadap batas kecepatan. Kecepatan yang tepat, dalam konteks Sistem yang Berkeselamatan (Safe System).

Pada simpang Cimanggu kecepatan maksimum untuk jalan dengan status jalan lokal primer sesuai dengan Peraturan Menteri No. 111 Tahun 2015 yaitu 30 Km/Jam. Dengan melihat data analisis kecepatan sesaat yang ada pada ruas jalan Tentara Pelajar terdapat pelanggaran kecepatan serta belum maksimalnya kinerja manajemen kecepatan lalu lintas yang sudah diterapkan pada ruas jalan Tentara Pelajar sehingga dibutuhkan perbaikan manajemen kecepatan lalu lintas untuk mengurangi jumlah kecelakaan. Kecepatan juga mempengaruhi tingkat pelayanan pada persimpangan.

Persimpangan secara khusus merupakan lokasi berisiko tinggi karena pengguna jalan yang berbeda (truk, bus, mobil, pejalan kaki, dan pengendara sepeda motor) menggunakan ruang yang sama, dan tabrakan hanya dapat dihindari jika mereka menggunakannya pada waktu yang berbeda (Direktorat Jendral Bina Marga, 2012). Itulah alasan mengapa persimpangan menjadi aspek penting dalam upaya peningkatan keselamatan jalan.

Pengaturan simpang tiga Cimanggu pada ruas jalan Tentara Pelajar saat ini masih diatur menggunakan simpang prioritas. Penurunan keselamatan dan penyebab kemacetan tentunya disebabkan oleh geometri jalan, jumlah volume yang tinggi pada jam sibuk pagi dan sore, perlengkapan jalan, dan kanalisasi arus lalu lintas yang belum standar. Geometri persimpangan tentu memiliki standar-standar teknis yang ideal untuk mengalir arus lalu lintas. Perlengkapan jalan memiliki standar dalam penempatan ideal untuk dipasang sebagai alat pengaturan lalu lintas sehingga mampu meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas baik pengguna jalan yang retan maupun pengguna jalan yang menggunakan kendaraan.

Berdasarkan uraian tersebut diatas, maka perlu adanya studi mengenai "MANAJEMEN KECEPATAN DI SIMPANG TIGA PRIORITAS CIMANGGU PADA RUAS JALAN TENTARA PELAJAR KOTA BOGOR" yang diharapkan dapat meningkatkan kinerja simpang tersebut yang mengutamakan aspek keselamatan dan kelancaran.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas kemudian dapat diidentifikasi beberapa masalah yang ada, antara lain :

- I.2.1 Berapa kecepatan kendaraan yang ada pada Simpang Cimanggu?
- I.2.2 Apakah kecepatan kendaraan yang ada di simpang tiga Cimanggu pada ruas jalan Tentara Pelajar sesuai dengan batas kecepatan yang sudah ditetapkan?
- I.2.3 Bagaimana rekomendasi terhadap penanganan kecepatan di simpang tiga Cimanggu pada ruas jalan Tentara Pelajar di Kota Bogor?.

I.3 Batasan Masalah

Adapun ruang lingkup pada penelitian ini yaitu:

- I.3.1 Lokasi penelitian hanya dilakukan pada simpang tiga Cimanggu di Kota Bogor dengan jarak 50 meter dari setiap mulut simpang pada ruas Jalan Tentara Pelajar dan Jalan Cimanggu Barata di Kota Bogor Provinsi Jawa Barat.
- I.3.2 Penanganan batas kecepatan mengacu pada Peraturan Menteri No. 111 Tahun 2015 tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan
- I.3.3 Perhitungan arus lalu lintas masing-masing dua jam pada jam sibuk pagi, siang dan sore hari.

I.4 Tujuan Penelitian

Adapun tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :

- I.4.1 Menganalisis kecepatan kendaraan di simpang tiga Cimanggu
- I.4.2 Menganalisis kecepatan kendaraan yang ada di simpang tiga Cimanggu sesuai dengan batas kecepatan yang sudah ditetapkan

I.4.3 Menentukan rekomendasi terhadap penanganan kecepatan di simpang tiga Cimanggu pada ruas jalan Tentara Pelajar di Kota Bogor.

I.5 Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mampu memberikan manfaat, antara lain :

I.5.1 Bagi penulis, dapat mengetahui kecepatan eksisting yang terjadi beserta usulan penanganan di simpang tiga Cimanggu pada ruas jalan Tentara Pelajar di Kota Bogor

I.5.2 Bagi Dinas Perhubungan Kota Bogor, melakukan manajemen lalu lintas khususnya manajemen kecepatan guna meningkatkan keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas

I.5.3 Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian selanjutnya serta sebagai sarana promosi tentang keberadaan Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

I.6 Sistematika Penulisan

Dalam Penyusunan Skripsi ini, pendekatan yang digunakan yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bagian ini membahas mengenai latar belakang dilakukannya penelitian ini, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan dan manfaat penelitian serta sistematika penulisan penelitian.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bagian ini menjelaskan teori-teori yang digunakan dalam melakukan menganalisis penelitian ini yaitu tentang persimpangan, kinerja simpang, kecepatan kendaraan dan *traffic calming*.

BAB III METODE PENELITIAN

Bagian ini membahas tentang metode yang digunakan dalam melakukan penelitian yaitu mulai dari lokasi penelitian, bagan alir penelitian, teknik pengumpulan dan analisis data.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bagian ini menampilkan hasil dari penelitian yang telah dilakukan dan rekomendasi dari hasil analisis penelitian ini.

BAB V PENUTUP

Bagian ini berisikan kesimpulan dan saran terhadap penelitian yang telah dilakukan