

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kota Madiun sebagai kota yang sedang berkembang banyak melakukan kegiatan-kegiatan dalam pembangunannya khususnya kegiatan dibidang ekonomi. Pergerakan dibidang ekonomi ini membutuhkan adanya sarana dan prasarana yang baik untuk menunjang perkembangannya, khususnya sarana dan prasarana transportasi. Ini dikarenakan pergerakan ekonomi tersebut tidak hanya berkutat pada satu wilayah tertentu saja tetapi juga menjangkau, melibatkan dan berhubungan dengan wilayah lainnya.

Transportasi merupakan sistem penting dalam suatu negara untuk mendukung perekonomian. Sistem transportasi yang baik dapat dilihat dari penyediaan prasarana transportasi, seperti prasarana jalan untuk lalu lintas kendaraan dan orang. Peningkatan jumlah penduduk mendorong perpindahan barang dan orang dari tempat asal ke tujuan semakin meningkat. Hal ini menimbulkan masalah di bidang transportasi jalan, diantaranya kecelakaan lalu lintas.

Padatnya arus lalu lintas di Indonesia membuat kemacetan terjadi diberbagai daerah apalagi pada kota-kota besar yang jumlah kendaraannya sudah tidak mampu lagi ditampung oleh jalan yang ada karena volume kendaraan yang sudah melebihi kapasitas jalan yang ada. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), kemacetan adalah tidak dapat bekerja dengan baik, tersendat, serat, terhenti dan tidak lancar. Selain itu, Hoeve (1990) mendeskripsikan kemacetan sebagai masalah yang timbul akibat pertumbuhan dan kepadatan penduduk sehingga arus kendaraan bergerak sangat lambat.

Pada dasarnya penggunaan APILL bertujuan untuk mengurangi bahkan menghilangkan konflik primer yaitu crossing (berpotongan). Namun karena alasan tersebut di atas, justru menimbulkan permasalahan lain. Selain itu, karena kepadatan arus lalu lintas pada suatu simpang juga menjadi perhatian selanjutnya. Melihat kondisi tersebut akhirnya pemerintah mengambil kebijakan yang tertuang dalam Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan yang diperkuat dengan keluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 43 Tahun

1993 yang tercantum dalam Paragraf 3 Tentang Tata Cara Membelok pada pasal 59 ayat (3) yang menerangkan bahwa setiap kendaraan boleh langsung belok kiri kecuali terdapat pengaturan tersendiri dari APILL untuk kendaraan yang akan berbelok kekiri atau ada rambu "Belok Kiri Ikuti Isyarat Lampu".

Aturan belok kiri langsung ini ternyata justru menimbulkan permasalahan lain yaitu menyebabkan kesulitan bagi pejalan kaki yang hendak menyeberang pada persimpangan tersebut. Permasalahan lainnya adalah seringkali kendaraan yang belok kiri langsung mengabaikan kendaraan dari arah lainnya sehingga mengakibatkan konflik dengan kendaraan lain. Banyaknya konflik lalu lintas ini memerlukan penanganan karena bisa membahayakan pengguna jalan lain. Oleh karena itu, pemerintah tidak memberlakukan kebijakan tersebut kembali dengan dikeluarkannya Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagai pembaruan dari undang-undang sebelumnya. Aturan dilarang belok kiri langsung tercantum dalam Paragraf 4 Tentang Simpang dan Belokan pada pasal 112 ayat (3) yang justru berbeda dengan aturan sebelumnya dimana setiap kendaraan tidak diperbolehkan untuk belok kiri langsung kecuali apabila terdapat rambu "Belok Kiri Jalan Terus".

Menurut jurnal penelitian yang dilakukan oleh *Dominique Lord, Alison Smiley, Antoine Haroun* dari kelompok studi keselamatan departemen teknik sipil *University of Toronto, Toronto, Ontario, Canada*, menjelaskan bahwa kematian akibat kecelakaan di Amerika Serikat terjadi pada pejalan kaki. Dimana penelitian ini mengulas literature tentang pejalan kaki dan pengemudi dengan pejalan kaki yang berada di setiap persimpangan yang ditandai dengan belok kiri. Pergerakan belok kiri pada persimpangan yang dilambangkan mewakili masalah keamanan yang cukup besar bagi pejalan kaki. Beberapa penulis didalam jurnal ini juga telah menyelidiki kecelakaan pejalan kaki yang melibatkan kendaraan belok kiri. Diantaranya Habib, dan Fruin memeriksa kecelakaan pejalan kaki saat disinyalir persimpangan pada sistem grid satu arah di Manhattan, NY Mereka menemukan bahwa berbelok ke kiri gerakan itu kira-kira empat kali lebih berbahaya bagi pejalan kaki daripada jalan tembus gerakan. Pada Penelitian ini, mereka mencari data berupa karakteristik pengemudi dan pedestrian. Namun studi-studi ini tidak menilai

pengaruh geometri persimpangan, kontrol lalu lintas, dan volume lalu lintas pada perilaku pejalan kaki dan pengemudi. **(Lord, Smiley, & Haroun, 1998)**

Menurut jurnal penelitian yang dilakukan oleh Agus Sahria,, Cahya Putra Dinata,, Akhmad Bustomi,, Saihan Baihaqi *Ministry of Transportation, Polytechnic of Road Transport Safety, Indonesia* Banyaknya kejadian memberontak yang dilakukan pengendara sepeda motor kalangan remaja pada saat ditilang yang terjadi merupakan manifestasi dari perilaku agresif, baik yang dilakukan secara verbal (kata-kata) maupun non-verbal (*action*). **(Agus Sahri, Cahya Putra Dinata, Akhmad Bustomi, 2019).**

Penelitian tentang simpang di Indonesia pernah dilakukan oleh Cahya Putra Dinata Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, dimana dalam penelitian ini membahas tentang menganalisis pengembangan diagnostic laboratorium dipersimpangan jalan. Dengan mengambil sample pada simpang Indonesia dimana tingkat keagresifan dan perilaku pengendara kendaraan bermotor saat berada di dekat simpang, dengan mempercepat kecepatan.

Penelitian serupa pernah dilakukan sebelumnya oleh Alex Trick Setiawan (Alumni Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Kota Tegal) pada bulan Agustus tahun 2015 yang melakukan analisis kinerja simpang berlampu lalu lintas dan membandingkan pola pengaturan antara metode MKJI, khususnya bagian persimpangan berlampu lalu lintas pada simpang Jl. R.A. Kartini - Jl. A.R. Hakim Selatan - Jl. A.R. Hakim Utara.

Menurut Yulia Rahmah Kurniawati yang melakukan penelitian tentang Analisis Tingkat Keselamatan Pejalan Kaki di Persimpangan Tak Bersinyal di Alun-Alun Kota Batu menyimpulkan bahwa karakteristik pejalan kaki memiliki ragam kecepatan saat menyeberang dimana menyeberang pada area simpang bersinyal memiliki area paling berbahaya dikarenakan terdapat banyak konflik dengan pejalan kaki. Dan hasil dari penelitian ini direkomendasikan untuk memasang pelican crossing pada area simpang tersebut.

Berdasarkan Buku Kinerja Keselamatan Kota Madiun, Jalan jalan Urip Sumohardjo menempati peringkat 8 black site dengan nilai AEK 102 dari total 42 ruas jalan yang di analisa pada Kota Madiun. Analisa data kecelakaan pada tahun 2015 sampai

2018 kejadian kecelakaan pada jalan Urip Sumohardjo mencapai 16 kejadian kecelakaan. Berdasarkan data perhitungan kejadian kecelakaan, kecelakaan dengan nilai 7 kejadian kecelakaan, 1 meninggal dunia, 0 luka berat, 9 luka ringan pada tahun 2015. Kemudian pada tahun 2016 terjadi 6 kejadian kecelakaan dengan korban 0 meninggal dunia dan 9 luka ringan. Pada tahun 2017 terjadi 1 kejadian kecelakaan dengan korban 1 meninggal dunia, 0 luka berat, 4 luka ringan. Pada tahun 2018 terjadi 2 kejadian kecelakaan dengan korban 0 meninggal dunia, 0 luka berat, 4 luka ringan. Kecelakaan dominan terjadi pada saat pelaksanaan Sunday Market di hari Minggu dan konflik kedua sebanyak 52 kejadian. Hal ini dikarenakan kaki simpang tersebut tidak memiliki radius putar sehingga pengguna jalan membutuhkan ruang lebih dari jalan mayor untuk membelok mengakibatkan konflik dari arah jalan mayor.

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait dampak belok kiri langsung bagi pejalan kaki dan pengguna kendaraan dari arah / arus terlawan pada simpang Bantaran. Lokasi tersebut dipilih oleh peneliti karena pada simpang empat Bantaran terdapat banyak pejalan kaki karena di simpang tersebut terdapat pusat kuliner yaitu Sunday Market Bantaran di jalan Urip Sumohardjo – jalan Kolonel Mahardi – jalan Mayjen Sukono – jalan Ahmad Yani dan pada simpang jalan Urip Sumohardjo tersebut juga menerapkan sistem belok kiri jalan terus yang mengarah ke jalan Ahmad Yani.

Dan hasil akhir dari penelitian ini, diharapkan penulis dapat mengidentifikasi kinerja simpang dan jenis konflik lalu lintas yang terjadi pada simpang yang menjadi obyek penelitian serta dapat memberikan rekomendasi untuk mengatasi masalah yang dibahas dalam penelitian ini.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan apa yang sudah dibahas sebelumnya dalam latar belakang, maka penulis merumuskan masalah dalam penelitian ini sebagai berikut :

- I.2.1 Bagaimanakah kinerja simpang & keselamatan penyeberang di simpang Bantaran saat ini?
- I.2.2 Bagaimana pengaturan simpang bersinyal Bantaran untuk meningkatkan keselamatan penyeberang?

I.2.3 Bagaimana kinerja & keselamatan penyeberang yang sesuai dengan keselamatan penyeberang?

I.3 Batasan Masalah

Untuk memperjelas ruang lingkup atau bahasan dalam penelitian ini, penulis hanya akan membatasi masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini, antara lain batasannya adalah sebagai berikut :

I.3.1 Wilayah Studi yaitu Simpang Empat Bersinyal di Sunday Market Bantaran Kota Madiun.

I.3.2 Penelitian membahas mengenai pejalan kaki yang mengalami konflik dengan kendaraan pada wilayah studi.

I.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

I.4.1 Mengidentifikasi kinerja simpang dan keselamatan penyeberang di simpang empat Bantaran;

I.4.2 Mengetahui tingkat keselamatan penyeberang di simpang empat Bantaran;

I.4.3 Mengidentifikasi dan memberikan rekomendasi berupa perbandingan sebelum dan sesudah penanganan.

I.5 Manfaat Penelitian

Hasil penelitian Analisis Tingkat Keselamatan Pejalan Kaki Pada Persimpangan Bersinyal Bantaran Kota Madiun diharapkan bermanfaat bagi :

1.5.1 Sebagai acuan untuk penelitian selanjutnya di masa yang akan datang.

1.5.2 Pembaca yang ingin mengembangkan ilmu pengetahuan dalam bidang transportasi.

1.5.3 Instansi terkait tentang pengaturan pada simpang empat bersinyal Bantaran yang ditinjau dari sisi keselamatan.

1.5.4 Memberikan rekomendasi kepada Dinas Perhubungan Kota Madiun terkait tentang pengaturan pada simpang empat bersinyal Bantaran yang ditinjau dari sisi keselamatan.