

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

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, seret, 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. Melambatnya gerak kendaraan ini mengakibatkan timbulnya antrian, dan antrian yang paling sering dijumpai adalah pada persimpangan.

Berdasarkan Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 persimpangan jalan adalah daerah/tempat dimana dua atau lebih jalan raya bertemu atau berpotongan, termasuk fasilitas jalan dan sisi jalan untuk pergerakan lalu lintas pada daerah tersebut. Fungsi operasional utama persimpangan adalah menyediakan ruang untuk perpindahan atau perubahan arah perjalanan. Persimpangan merupakan bagian penting dari jalan raya. Oleh Karena itu, efisiensi, keamanan, kecepatan, biaya operasional dan kapasitas suatu persimpangan tergantung pada desain dari persimpangan itu sendiri.

Pengaturan simpang memiliki berbagai macam jenis, diantaranya adalah simpang prioritas, simpang ber-APILL, simpang bundaraan dan simpang tak sebidang. Pengaturan mengenai simpang ber-APILL saja memiliki perbedaan yaitu pengaturan simpang menggunakan APILL (Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas) dengan ketentuan belok kiri langsung dengan yang tidak belok kiri langsung. Pada simpang yang menggunakan pengaturan belok kiri langsung

umumnya ditambahkan papan rambu mengenai perintah belok kiri langsung pada tiang APILL.

Rambu lalu lintas merupakan suatu hal yang sangat penting bagi kelancaran lalu lintas guna memberikan informasi hal yang harus dilakukan dan tidak boleh dilakukan oleh pengguna jalan. Menurut Peraturan Menteri Nomor 13 tahun 2014 tentang Rambu, menyatakan bahwa rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Kelengkapan mengenai rambu lalu lintas harus sesuai dengan kebutuhan suatu jalan dan pengaturan suatu jalan agar terciptanya kelancaran, keselamatan, dan aksesibilitas.

Pengaturan mengenai simpang empat menggunakan sistem belok kiri langsung pada kaki simpang. Hal tersebut dilakukan untuk mengalirkan terlebih dahulu arus lalu lintas belok kiri, sehingga kendaraan yang mengantri pada saat APILL menyala warna merah dapat berkurang. Namun, petunjuk untuk belok kiri langsung hanya terdapat pada tiang APILL saja atau berupa lampu APILL yang berada disebelah lampu utama, sehingga apabila kendaraan yang mengantri terlalu banyak dan kendaraan sudah memenuhi lajur untuk belok kiri langsung, karena pengemudi sebelumnya tidak mengetahui bahwa pada persimpangan tersebut menggunakan pengaturan belok kiri langsung. Jadi ketidaktahuan tersebut akan menimbulkan antrian yang lebih panjang, dikarenakan kendaraan yang tidak akan belok kiri menggunakan lajur untuk belok kiri pada saat menunggu fase merah berakhir.

Berdasarkan peraturan sebelumnya yaitu Undang-undang Nomor 14 Tahun 1992 Tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan yang diperkuat dengan dikeluarkannya 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 ke kiri 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 langsung".

Alasan pemerintah masih memperbolehkan belok kiri langsung adalah untuk mengurangi tundaan pada suatu persimpangan dan alasan lain seperti yang telah dijelaskan sebelumnya. Oleh sebab itu perlu dilakukannya Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) untuk mengatasasi permasalahan pada simpang tersebut yang terkait dengan kelancaran lalu lintas namun masih memperhatikan aspek keselamatan pengguna jalan.

Berdasarkan penjelasan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian terkait masalah yang sering terjadi pada persimpangan dengan pengaturan belok kiri langsung dan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas (MRLL) yang bisa diterapkan. Lokasi penelitian yaitu di simpang empat bersinyal Suzuki Motor Purbalingga sebagai titik pertemuan antara ruas Jalan Letkol Isdiman, Jalan Komisaris Noto Sumarsono, Jalan Kapten Sarengat.

Pengaturan simpang empat bersinyal Suzuki Motor Purbalingga menggunakan pengaturan belok kiri langsung pada kaki simpang utara dan kaki simpang timur. Hal tersebut dilakukan untuk mengalirkan terlebih dahulu arus lalu lintas belok kiri, sehingga kendaraan yang mengantri pada saat APILL menyala warna merah dapat dikurangi. Namun, dalam kondisi di lapangan banyak

terjadi pelanggaran lalu lintas yaitu kendaraan yang berhenti tidak sesuai lajunya sehingga menghalangi kendaraan di belakangnya yang akan belok kiri langsung sehingga terjadi antrian panjang di lajur belok kiri langsung yang seharusnya lajur tersebut lancar.

Pengaturan belok kiri langsung di simpang Suzuki Motor Purbalingga ditunjukkan dengan isyarat lampu APILL. Namun, lampu isyarat belok kiri langsung tersebut tidak terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan. Jadi ketidaktahuan tersebut akan menimbulkan antrian yang lebih panjang, dikarenakan kendaraan yang tidak akan belok kiri langsung menggunakan lajur untuk belok kiri pada saat menunggu fase merah berakhir.

Dengan latar belakang tersebut maka sangat penting untuk dilakukan evaluasi pengaturan belok kiri langsung di simpang bersinyal sehingga penulis mengambil skripsi dengan judul "Evaluasi Pengaturan Belok Kiri Langsung di Simpang Bersinyal".

B. Identifikasi Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang permasalahan, maka dapat diidentifikasi permasalahan yang ada sebagai berikut :

1. Terjadinya pelanggaran lalu lintas yaitu berupa pelanggaran lajur di simpang bersinyal dengan pengaturan belok kiri langsung
2. Pemasangan rambu belok kiri langsung yang kurang terlihat
3. Pejalan kaki yang kesulitan menyeberang di simpang dengan pengaturan belok kiri langsung
4. Kendaraan belok kiri langsung yang mengabaikan kendaraan dari arah lainnya sehingga menimbulkan konflik lalu lintas.

C. Rumusan Masalah

Rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu:

1. Bagaimana kinerja pengaturan belok kiri langsung di simpang bersinyal Suzuki Motor Purbalingga?
2. Bagaimana pelanggaran yang terjadi pada pengaturan belok kiri langsung?
3. Bagaimana hasil uji coba desain rambu dan marka yang diusulkan?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan

- a. Mengevaluasi kinerja pengaturan belok kiri langsung pada simpang bersinyal Suzuki Motor Purbalingga.
- b. Mengidentifikasi pelanggaran yang terjadi pada pengaturan belok kiri langsung.
- c. Mengetahui hasil uji coba desain rambu dan marka yang diusulkan.

2. Manfaat

Dengan adanya penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat antara lain :

- a. Bagi peneliti, dapat mendesain pengaturan belok kiri langsung yang optimal serta meningkatkan pemahaman materi manajemen rekayasa lalu lintas yang sudah diperoleh di perkuliahan.
- b. Bagi PKTJ, mengenalkan Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan sebagai sekolah vokasi yang berkonsentrasi dibidang keselamatan transportasi jalan.
- c. Bagi instansi terkait, sebagai rekomendasi dalam perencanaan pengaturan belok kiri langsung di simpang bersinyal Polsek Purbalingga dan simpang bersinyal Suzuki Motor Purbalingga dengan pengaturan belok kiri langsung.

E. Ruang Lingkup

Ruang lingkup penelitian ini yaitu :

- a. Digunakan objek penelitian simpang bersinyal Suzuki Motor pada kaki simpang yang diatur dengan pengaturan belok kiri langsung
- b. Pengambilan data dilakukan pada *peakhour*.
- c. Uji coba rambu dan marka hanya mempertimbangkan kecepatan dan pelanggaran lajur.
- d. Penelitian hanya difokuskan pada aspek kelancaran dan keselamatan pada simpang dengan pengaturan belok kiri langsung.

F. Keaslian Penelitian

Tabel 1. 1 Penelitian yang terkait

No	Judul Penelitian	Penulis	Keterangan
1	Dampak Belok Kiri Langsung Terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Pada Simpang Tiga Bersinyal (Studi Kasus : Simpang Tiga Bersinyal Yogya Mall, Kota Tegal)	Alex Trick Setiawan, 2015	Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dampak yang terjadi terhadap pengguna jalan dari pengaturan belok kiri langsung.
2	Kajian Pergerakan Kendaran Belok Kiri Langsung pada Simpang Bersinyal	Khoirul Abadi, Imam Muryanto, Hermin Eka Wijayanti, 2011	Kajian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh penerapan belok kiri langsung (LTOR) pada simpang empat atau simpang tiga bersinyal dan lurus langsung (STOR) pada simpang tiga terhadap kinerja simpang bersinyal.

(Sumber : Hasil penelusuran, 2017)