

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan umum pada ruas jalan kolektor yang hanya dapat dihubungkan ke dalam rangka jaringan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol. Tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi. Kecepatan rencana 60 – 80 km/jam yang wajib dilengkapi aturan perintah dan larangan dengan kecepatan maksimal 100 km/jam (Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol).

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda (Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan).

Kecelakaan lalu lintas merupakan indikator utama tingkat keselamatan jalan raya, dengan perkembangan kendaraan bermotor begitu cepat sebagai akibat peningkatan kesejahteraan dan kemajuan teknologi transportasi, banyak penyebab meningkatnya kecelakaan di jalan semakin banyak orang bepergian karena kemakmuran, sifat acuh perseorangan dan masyarakat terhadap pengekan emosional, faktor lain keadaan jalan dan lingkungan, kondisi kendaraan, dan keadaan pengemudi, dengan tumbuh dan berkembangnya jaringan jalan tol bebas hambatan, maka kejadian kecelakaan lalu lintas jalan tol mengalami kenaikan (Oktaviani, 2010).

Kecelakaan di ruas jalan Tol Cikopo – Palimanan memang sering terjadi dikarenakan kurangnya pembatas antar jalur sehingga ada potensi mobil yang menyeberang ke arah berlawanan, selain dari permasalahan infrastruktur, karakter jalan Tol Cikopo – Palimanan yang lurus dan datar menyebabkan kecelakaan yang menonjol yaitu terjadi tabrak depan

belakang. Karakteristik jalan tersebut membuat kendaraan bisa memacu mobilnya secara maksimal. Hasil survey oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) menyatakan bahwa gap kecepatan di jalan Tol Cikopo – Palimanan antara mobil pribadi dengan kendaraan barang secara rata-rata yaitu 60 km/jam dan maksimal mencapai 100 km/jam. Hal ini menjelaskan penyebab terjadinya kecelakaan tabrak depan belakang di jalan Tol Cikopo – Palimanan.

Menurut data dari PT. Lintas Marga Sedaya pada bulan Januari sampai Agustus tahun 2020 telah terjadi 126 kecelakaan tabrak depan belakang (ganda) dengan korban meninggal 24 orang. Berdasarkan data tersebut, maka di terapkan marka pengurang kecepatan berupa marka *chevron* untuk mengurangi kecepatan dan dengan harapan pengemudi mendapat efek terhadap kecepatan dan keselamatan. Di jalan Tol Cikopo - Palimanan Jalur KM 170+050 B sampai 169+050 B sudah dilakukan uji coba penerapan marka pengurang kecepatan yaitu marka tipuan berupa marka *chevron* tetapi belum ada kajian mengenai pemasangan marka pengurang kecepatan tersebut. Untuk menindak lanjuti penyelesaian penelitian diatas, maka menjadi acuan penulis untuk mengajukan skripsi berjudul **“Pengaruh Marka *Chevron* Di Jalan Tol Cikopo – Palimanan Terhadap Kecepatan Kendaraan”**.

I.2 Rumusan Masalah

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

I.2.1 Bagaimana kecepatan kendaraan sebelum, pada saat, dan setelah melewati marka *chevron* di ruas jalan Tol Cikopo - Palimanan KM 170+050 B sampai KM 169+050 jalur B ?

I.2.2 Bagaimana pengaruh pemasangan marka *chevron* terhadap kecepatan kendaraan sebelum,pada saat setelah melewati marka *chevron* di ruas jalan Tol Cikopo - Palimanan KM 170+050 B sampai KM 169+050 jalur B?

I.3 Batasan Masalah

Penelitian ini dititik beratkan sesuai dengan diberikan ruang lingkup sebagai berikut:

I.3.1 Lokasi penelitian dilaksanakan di ruas jalan Tol Cikopo – Palimanan KM 170+050 jalur B sampai KM 169 + 050 jalur B.

I.3.2 Parameter yang digunakan adalah kecepatan kendaraan sebelum, pada saat dan sesudah melewati marka *chevro* pada ruas jalan Tol Cikopo – Palimanan.

I.3.3 Survei kecepatan lalu lintas dilaksanakan pada siang hari pada pukul 12.00 sampai 13.00 WIB.

I.3.4 Sampel penelitian hanya untuk kendaraan ringan berupa kendaraan penumpang, *pick-up* dan truk kecil.

I.4 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

I.4.1 Mengetahui kecepatan kendaraan ringan sebelum, pada saat, dan setelah melewati marka *chevron* di ruas jalan Tol Cikopo - Palimanan KM 170+050 B sampai KM 169+050 jalur B.

I.4.2 Menganalisis pengaruh penerapan marka *chevron* terhadap kecepatan kendaraan sebelum, pada saat dan setelah melewati marka *chevron* pada ruas jalan Tol Cikopo – Palimanan KM 170+050 B sampai KM 169+050 jalur B.

I.5 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah:

I.5.1 Manfaat Teoritis

Dapat meningkatkan pengetahuan di bidang keselamatan jalan terkait dengan kecepatan berkendara setelah dilakukan penerapan marka pengurang kecepatan sebagai penerapan manajemen kecepatan dalam meningkatkan kualitas dan pelayanan kepada masyarakat.

I.5.2 Manfaat Praktis

a. Bagi Penulis

Sebagai penerapan ilmu yang telah didapatkan selama menempuh pendidikan di Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

b. Bagi Pemerintah

Bagi instansi terkait penelitian ini dapat digunakan sebagai bahan evaluasi, masukan dan saran terkait penerapan marka *chevron* di jalan Tol Cikopo – Palimanan.

I.5.3 Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sebagai bahan referensi untuk melakukan penelitian lebih lanjut dengan permasalahan yang sama dengan penelitian ini.

I.6 Sistematika Penulisan

Penulisan tugas akhir berdasarkan Pedoman Penulisan Tugas Akhir Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal tahun 2021 terdiri dari 5 bab dengan uraian sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Berisi Pendahuluan yang mencakup latar belakang, rumusan masalah, batasan masalah, tujuan penelitian dan sistematika penulisan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi mengenai keaslian penelitian dan tinjauan yang digunakan dalam menyusun tugas akhir untuk mendukung pelaksanaan penelitian. Bab ini memuat keaslian penelitian, jalan tol, volume lalu lintas, kecepatan, pembatas kecepatan, marka jalan, marka pengurang kecepatan (marka *cvevron*).

BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menguraikan tentang metode pelaksanaan penelitian mulai dari lokasi penelitian, bagan alir, teknik pengumpulan data, teknik analisis data dan jadwal pelaksanaan penelitian.

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Dalam bab ini dilakukan pengolahan data dan pembahasan terhadap hasil penelitian yang telah diperoleh tersebut.

BAB V PENUTUP

Dalam bab ini merupakan tahapan akhir yang berisi tentang kesimpulan pembahasan yang telah dilakukan pada bab-bab sebelumnya serta memberikan saran-saran guna pemecahan yang terbaik.

DAFTAR PUSTAKA

Pada bab ini berisi sumber-sumber atau referensi yang digunakan oleh penulis untuk mendukung pelaksanaan penyusunan tugas akhir ini yang bisa berupa buku (media cetak) atau *e-book* (media elektronik) ataupun *website* (situs) pendukung lainnya.

LAMPIRAN

Berisi instrumen-instrumen penelitian yang digunakan dalam penyusunan tugas akhir ini seperti formulir survei, tabel-tabel pendukung, gambar-gambar pendukung serta dokumentasi kegiatan yang dilakukan dalam pelaksanaan penelitian.