

BAB I

PENDAHULUAN

I.1. Latar Belakang

Fasilitas pelengkap jalan adalah segala bentuk sarana yang dipasang di jalan untuk mendukung kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Fasilitas ini mencakup rambu-rambu lalu lintas, marka jalan, alat pengatur lalu lintas (seperti lampu lalu lintas), serta fasilitas pendukung lainnya. Apabila sebuah jalan tidak memiliki fasilitas pelengkap jalan maka dapat menimbulkan dampak negatif baik dari segi keselamatan maupun kelancaran berlalu lintas (Ramadhan dan Fatimah, 2023). Seringkali pengguna jalan tidak tahu arah, kecepatan yang disarankan, dan ada area berbahaya di depan yang dapat menimbulkan kecelakaan. Banyak kasus kemacetan terjadi di jalan yang mengalami penyempitan karena ada proyek perbaikan. Selain itu, sering terjadinya kecelakaan karena pengendara berkecepatan tinggi di daerah yang seharusnya tidak boleh berkecepatan tinggi, seperti di daerah banyak tikungan dan di jalan lingkungan banyak penduduk. Jalan yang baik harus memiliki fasilitas pelengkap jalan agar pengguna jalan dapat teratur dan meningkatkan presentase keselamatan dan kelancaran jalan (Lawer dan Rustam, 2021). Jalan yang memiliki rambu dan marka lalu lintas yang kurang lengkap adalah Ruas Jalan Siraj Salman. Ruas jalan ini menjadi daerah blacksite karena telah memakan banyak korban.

Penelitian beberapa tahun terakhir menunjukkan bahwa terjadi gangguan sirkulasi lalu lintas akibat tidak teraturnya pengguna jalan terhadap keberadaan rambu dan marka lalu lintas (Mallawangeng dan Yuniarti, 2023). Akibat dari tidak efektifnya sistem perambuan, yaitu banyak pengguna jalan tidak mematuhi fungsi rambu dan marka lalu lintas. Misalnya saja tetap melewati daerah dengan sistem satu arah dan sudah memiliki rambu lalu lintas satu arah. Selain itu, berkendara dengan kecepatan tinggi di daerah yang mengalami penyempitan karena proyek. Agar pengguna jalan mau mematuhi rambu dan marka lalu lintas maka penempatan rambu juga harus diperhatikan agar tidak terjadi kesalah pahaman dalam memahami rambu. Evaluasi penempatan rambu lalu lintas dari penelitian sebelumnya menyatakan bahwa pemasangan rambu chevront dan batas kecepatan di

daerah tikungan sangat penting untuk mengurangi terjadinya kecelakaan (Jayadi, 2020).

Berdasarkan hasil penelitian tersebut diperlukan penelitian lebih lanjut untuk memperbaiki sirkulasi lalu lintas. Penelitian yang akan dilaksanakan ini merupakan penelitian evaluatif dengan pendekatan deskriptif-evaluatif. Penelitian evaluatif dipilih karena bertujuan untuk menilai apakah rambu lalu lintas yang dipasang sudah sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan peraturan yang ada serta mengevaluasi pengaruhnya terhadap keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Metode yang akan digunakan adalah survei lapangan untuk mengetahui keberadaan rambu dan marka lalu lintas. Ruas jalan yang akan disurvei adalah ruas jalan dengan nilai kecelakaan tinggi yaitu, Ruas Jalan Siraj Salman.

Panjang eksisting Ruas Jalan Siraj Salman dalam Surat Keputusan Walikota Samarinda Nomor 622.3/228/HK-KS/IV/2017 adalah 1,470 km. Berdasarkan observasi peneliti ditemukan bahwa Ruas Jalan Siraj Salman memiliki banyak rambu dan marka yang sudah rusak dan pudar. Ketidaklengkapan rambu yang menyebabkan terganggunya kelancaran dan keselamatan lalu lintas. Misalnya, tidak ada rambu batas kecepatan di daerah pertokoan, tidak ada rambu chevront di daerah tikungan, dan tidak ada rumbel strip di daerah pertokoan. Selain itu, ukuran rambu yang tidak sesuai seperti, tiang rambu yang terlalu pendek dan pemasangan dua rambu sama yang berdekatan. Berdasarkan data Kepolisian Kota Samarinda pada tiga tahun terakhir dari tahun 2021 sampai tahun 2023 kasus kecelakaan pada ruas jalan tersebut sudah terjadi 51 kali dengan korban luka ringan, sedang, berat bahkan sampai meninggal. Berdasarkan hal tersebut maka diperlukan adanya penelitian lebih lanjut dengan judul "**Evaluasi Penempatan Rambu Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Siraj Salman**".

I.2. Tujuan

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dirumuskan, tujuan dari penelitian yang diambil adalah:

1. Mengetahui kondisi penempatan dan kebutuhan rambu lalu lintas pada Ruas Jalan Siraj Salman.

2. Mengetahui kondisi penempatan dan kebutuhan marka jalan pada Ruas Jalan Siraj Salman.
3. Mengetahui pengaruh penempatan rambu dan marka jalan pada Ruas Jalan Siraj Salman.

I.3. Manfaat

Beberapa manfaat dari penelitian yang akan diambil adalah:

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penelitian ini diharapkan dapat memperluas pemahaman dan pengetahuan mengenai pengaruh penempatan rambu lalu lintas terhadap kelancaran lalu lintas.
 - b. Penelitian ini diharapkan dapat membantu menguji teori keselamatan jalan yang mengasumsikan bahwa keberadaan dan penempatan rambu lalu lintas yang tepat dapat menurunkan angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran pengemudi terhadap bahaya.
 - c. Penelitian ini diharapkan dapat mendukung teori perilaku sosial yang menjelaskan bagaimana norma dan ekspektasi sosial mempengaruhi keputusan pengemudi di jalan.
2. Manfaat praktis
 - a. Sebagai tugas akhir dalam pelaksanaan magang pada semester 7 Program Studi D-IV rekayasa Sistem Transportasi Jalan (D-IV RSTJ) di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal;
 - b. Sebagai penerapan pengetahuan yang telah dipelajari selama menjalani Pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal;
 - c. Hasil penelitian ini dapat dijadikan sebagai referensi untuk pengembangan penelitian selanjutnya dengan topik yang serupa;
 - d. Hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dan informasi bagi Dinas Perhubungan Kota Samarinda terkait penempatan rambu lalu lintas yang benar.

I.4. Ruang Lingkup

Berdasarkan rumusan masalah yang telah dijelaskan di atas maka dapat diambil batasan masalah sebagai berikut:

1. Penelitian akan dilaksanakan pada Ruas Jalan Siraj Salman dengan panjang jalan 1,470 km.
2. Penelitian yang dilakukan tentang ketidaksesuaian kebutuhan rambu dan marka jalan.
3. Rambu yang diteliti adalah rambu perintah, petunjuk, peringatan, dan larangan.

I.5. Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang

Pelaksanaan kegiatan Magang oleh taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Semester VII Tahun akademik 2024/2025 dilaksanakan secara aktif dari tanggal 12 Agustus 2024 sampai dengan 12 Februari 2025 yang bertempat di Dinas Perhubungan Kota Samarinda.

I.6. Sistematika Penulisan

Bab I Pendahuluan

Pada bab ini membahas latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup, waktu dan lokasi magang, sistematika penulisan dan metode kegiatan.

Bab II Gambaran Umum

Pada bab ini membahas gambaran umum lokasi magang meliputi profil lokasi magang, struktur organisasi, sumber daya manusia, tugas, pokok dan fungsi.

Bab III Analisa dan Pembahasan

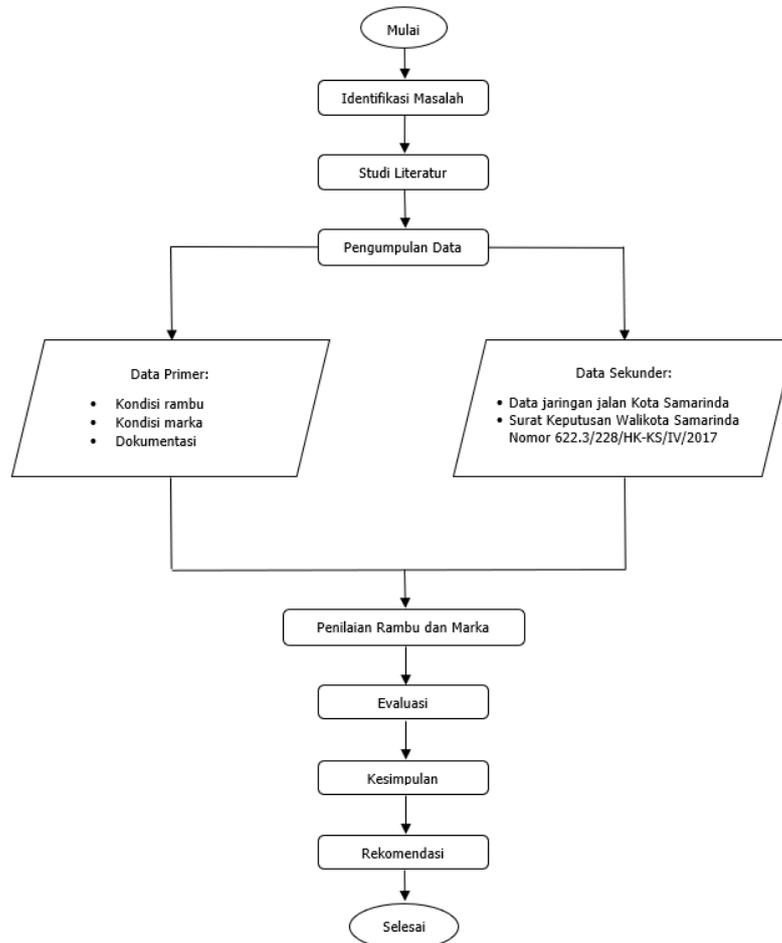
Pada bab ini membahas isi dari hasil penelitian berupa data yang diperoleh, dikelola kemudian dianalisis.

Bab IV Kesimpulan Dan Saran

Pada bab ini membahas mengenai kesimpulan dari penelitian ini beserta saran yang diberikan oleh peneliti untuk penelitian selanjutnya.

I.7. Metode Kegiatan

I.7.1. Bagan Alir



Gambar I. 1 Bagan Alir Penelitian

Tahapan yang dilakukan menurut bagan alir tersebut adalah sebagai berikut:

1. Identifikasi masalah

Penelitian ini diawali dengan dilakukannya identifikasi permasalahan yang ada di lapangan terkait kondisi eksisting geometrik, kondisi rambu dan marka di Jalan Siradj Salaman. Tahapan ini merupakan Langkah penting dan menjadi tolak ukur ke tahap selanjutnya.

2. Pengumpulan data

- a. Data primer diperoleh secara langsung pada titik lokasi rawan kecelakaan di Jalan Siradj Salman dengan melakukan survey inventarisasi geometric, rambu dan marka jalan serta secara tidak langsung menggunakan bantuan software google earth pro untuk memperoleh data elevasi jalan.
- b. Data sekunder diperoleh dari data yang sudah ada dari Dinas Perhubungan Kota Samarinda dan Polres Kota Samarinda.

3. Analisis data

Pada tahap ini data yang sudah diperoleh melalui survei lapangan akan di evaluasi apakah penempatannya sudah sesuai dengan pedoman atau belum.

4. Kesimpulan dan saran

Kesimpulan berisi pernyataan singkat mencakup seluruh hasil penelitian dan saran berisi usulan penulis sebagai bahan pertimbangan dalam pengambilan Keputusan dan penelitian lebih lanjut.

I.7.2. Pengumpulan dan Analisis Data

1. Instrument penelitian

Instrumen penelitian merupakan alat yang digunakan dalam proses pengumpulan data dalam penelitian. Instrumen penelitian ini lah yang akan mendukung pengumpulan data primer secara akurat dan relevan. Pada penelitian ini instrumen yang akan digunakan adalah:

- a. Alat tulis



Gambar I. 2 Bolpoin dan Kertas

Alat tulis pada penelitian ini berupa bolpoin dan kertas yang digunakan untuk mencatat penempatan dan kondisi rambu marka pada lokasi penelitian.

b. Walking measure



Gambar I. 3 Walking Measure

Walking measure berfungsi dalam pengukuran letak rambu dipasang, lebar lajur dan jalur, lebar bahu, dan lebar drainase.

c. Meteran



Gambar I. 4 Meteran

Meteran gulung digunakan untuk membantu pengukuran dengan walking measure agar lebih akurat.

d. Smartphone



Gambar I. 5 Smartphone

Smartphone digunakan untuk mengambil gambar pada lokasi penelitian, mengambil gambar titik ukur dan semua kondisi di lokasi.

e. Kalkulator



Gambar I. 6 Kalkulator

Kalkulator digunakan untuk membantu perhitungan dalam pengukuran penempatan rambu dan marka.

f. Software (google earth)

Sebagai acuan lokasi penelitian dan mengetahui titik koordinat perlengkapan jalan.

2. Metode pengumpulan dan analisis data

Penelitian yang akan dilaksanakan ini merupakan penelitian evaluatif dengan pendekatan deskriptif-evaluatif. Penelitian evaluatif dipilih karena bertujuan untuk menilai apakah rambu lalu lintas yang dipasang sudah sesuai dengan kebutuhan lalu lintas dan peraturan yang ada serta mengevaluasi pengaruhnya terhadap keselamatan dan kenyamanan pengguna jalan. Metode yang akan

digunakan adalah survei lapangan untuk mengetahui keberadaan rambu dan marka lalu lintas. Ruas jalan yang akan disurvei adalah ruas jalan dengan nilai kecelakaan tinggi yaitu, Ruas Jalan Siraj Salman.

Pada penelitian ini data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer berupa data hasil survei langsung di lapangan dengan melakukan pengukuran letak rambu dan marka serta kelengkapannya dengan menggunakan alat meteran, walking measure, smartphone, dan alat tulis. Data sekunder adalah data yang diperoleh secara tidak langsung berasal dari instansi terkait seperti Dinas Perhubungan Kota Samarinda. Data dari Dinas Perhubungan berupa Surat Keputusan Walikota tentang status dan panjang Ruas Jalan Siraj Salman.

Data primer yang dibutuhkan dalam penelitian ini yaitu data letak rambu dan marka. Survei lapangan dilakukan untuk mendapatkan data tentang letak eksisting penempatan rambu dan marka serta kelengkapannya. Berikut merupakan cara pengambilan data yang ada di lapangan:

- a. Langkah awal adalah mempersiapkan semua alat yang akan digunakan yaitu, alat tulis, walking measure, meteran, dan smartphone.
- b. Setelah semua alat dipersiapkan selanjutnya melakukan pembagian ruas jalan menjadi 7 segmen agar mempermudah survei dengan berfokus pada tiap stasioning.
- c. Melakukan pengukuran geometrik jalan pada ruas jalan yaitu, lebar lajur dan jalur, lebar median, lebar bahu, lebar drainase.
- d. Mengukur penempatan rambu dan marka tiap stasioning menggunakan walking measure dan mencatatnya.
- e. Mengevaluasi kekurangan rambu tiap stasioning kemudian mencatatnya.
- f. Mendokumentasikan kondisi eksisting rambu dan marka di lapangan.

Data sekunder yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah Surat Keputusan Walikota tentang status dan panjang Ruas Jalan Siraj Salman sebagai penguat data hasil survei berupa panjang ruas jalan. Pada penelitian ini ada tiga tahap analisis data, yaitu analisis penempatan dan kebutuhan rambu lalu lintas, analisis penempatan dan kebutuhan marka jalan, dan analisis pengaruh penempatan rambu lalu lintas dan marka jalan terhadap pengendara. Analisis rambu dan marka dilakukan dengan membandingkan hasil survey di lapangan dengan ketentuan yang ada. Sedangkan pengaruh penempatan rambu dan marka terhadap pengendara dianalisis dengan melakukan pengamatan di lapangan terkait perilaku pengendara terhadap rambu dan marka yang ada apakah memahami dan mematuhi atau tidak.

I.7.3. Jadwal Kegiatan Magang

Tabel I. 1 Jadwal Kegiatan Magang

No	Kegiatan	Jadwal Kegiatan Magang																											
		Agustus				September				Oktober				November				Desember				Januari				Februari			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Orientasi Dan Pengenalan Lingkungan Dinas Perhubungan																												
2	Survei Permasalahan																												
3	Pengambilan Data Laporan Kelompok																												
4	Penyusunan Laporan Kelompok																												
5	Kunjungan Dosen 1																												
6	Pengambilan Data Laporan Individu																												
7	Penyusunan Laporan Individu																												
8	Kunjungan Dosen 2																												
9	Kunjungan Dosen 3																												