

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **I. 1 Latar Belakang**

Transportasi di Indonesia saat ini tengah berkembang cukup pesat. Transportasi dapat diartikan sebagai usaha memindahkan, menggerakkan, mengangkut, atau mengalihkan suatu objek dari suatu tempat ke tempat lain ini objek tersebut lebih bermanfaat atau dapat berguna untuk tujuan-tujuan tertentu, Miro (2005). Kegiatan berbagai bidang seperti ekonomi, pendidikan, dan lainnya sangat bergantung pada transportasi. Untuk mencapai kondisi yang ideal sangat ditentukan oleh berbagai faktor yang menjadi komponen transportasi yaitu kondisi jalan, system jaringan jalan, kondisi sarana transportasi, dan perilaku pengguna jalan. Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapan jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal ke tujuan dengan selamat, aman dan nyaman. Kegiatan berbagai bidang seperti ekonomi, pendidikan, dan lainnya sangat bergantung pada transportasi. Selain itu transportasi dapat dikatakan baik jika perjalanan cukup cepat, tidak ada kemacetan, dan frekuensi pelayanan cukup, serta risiko kecelakaan sangat kecil. Maka, masalah keselamatan menjadi salah satu titik sentral dalam kebijakan perencanaan, pengembangan, rekayasa dan pengoperasian sistem transportasi dan lalu lintas jalan di Indonesia.

Keselamatan merupakan suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Oleh karena itu, pemerintah bertanggung jawab dalam penyelenggaraan lalu lintas dan angkutan jalan yang berkeselamatan melalui Inpres nomor 4 tahun 2013 tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan atau Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK). Pilar ke II Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) yaitu jalan yang berkeselamatan menjadi salah satu hal yang penting untuk diwujudkan.

Jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel. Sarana dan prasarana jalan akan memberikan peningkatan keselamatan bagi pengguna jalan. Dalam upaya peningkatan keselamatan jalan, Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilaksanakan untuk mengoptimalkan penggunaan jaringan jalan dan gerakan Lalu lintas dalam rangka menjamin keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dan angkutan jalan.

Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas dilakukan di ruas jalan maupun di persimpangan jalan. Persimpangan jalan adalah suatu lokasi dimana arus lalu lintas dari berbagai arah bertemu atau bersilangan, baik yang terdiri dari pertemuan tiga ruas jalan maupun yang terdiri lebih dari tiga ruas jalan (Tanan, 2008). Pengendalian simpang dibagi menjadi 2 yaitu simpang bersinyal dan tidak bersinyal atau simpang prioritas. Dimana jika simpang bersinyal memiliki APILL (Alat Pemberi Insyarat Lalu Lintas). Sedangkan simpang tidak bersinyal atau simpang prioritas merupakan simpang yang arusnya tidak diatur oleh APILL (Alat Pemberi Insyarat Lalu Lintas) dan biasanya menggunakan rambu prioritas untuk memberikan tanda bahwa pengendara wajib memberikan kesempatan kepada kendaraan yang melaju di jalan mayor.

Kondisi kendaraan yang bertemu pada simpang mayor dan minor akan menimbulkan konflik yang cukup tinggi jika tidak dilakukannya usaha peningkatan keselamatan dengan perlengkapan jalan dan rekayasa lalu lintas. Permasalahan tersebut sering dijumpai pada simpang- simpang di Kabupaten Wonogiri.

Kabupaten Wonogiri merupakan salah satu kabupaten di Jawa Tengah yang memiliki jumlah kecelakaan tertinggi di Jawa Tengah menurut data POLRES Jawa Tengah. Data kecelakaan pada Kelurahan Singodutan di Kabupaten Wonogiri yang diperoleh dari POLRES Kabupaten Wonogiri pada tahun 2016 – 2018, kecelakaan yang terjadi sejumlah 20 kejadian yang

rata-rata terjadi pada keadaan cuaca cerah. Korban yang mengalami luka ringan berjumlah 23 orang dan luka berat 19 orang. Kejadian kecelakaan paling banyak melibatkan kendaraan bermotor berupa sepeda motor. Kerugian material yang dialami seluruhnya berjumlah Rp 12.100.000.

Simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri berada pada ruas jalan provinsi Nguter-Wonogiri. Ruas jalan Nguter-Wonogiri memiliki beberapa simpang salah satunya adalah simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri. Simpang ini merupakan simpang pertemuan antara ruas jalan kendaraan dari arah Solo/ Sukoharjo, dari arah kelaten, dan dari arah Wonogiri Kota sendiri. Tepat di simpang 3 tersebut terdapat jalur pintu masuk terminal Tipe A yang tidak difasilitasi marka yang menunjukkan pemisahan jalan antara lajur milik terminal dan milik jalan raya. Selain itu kondisi simpang yang tidak simetris membuat pengendara kesulitan melalui simpang tersebut.

Untuk itu perlu adanya evaluasi kinerja simpang dan perbaikan perlengkapan jalan di Simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri demi meningkatkan keselamatan melalui kajian yang berjudul "EVALUASI KINERJA PADA SIMPANG 3 SINGODUTAN KABUPATEN WONOGIRI".

## **I. 2 Rumusan Masalah**

- I.2. 1 Bagaimana tingkat pelayanan (*Level of Service*) pada simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri?
- I.2. 2 Bagaimana kondisi perlengkapan jalan dan geometrik jalan pada simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri?
- I.2. 3 Bagaimana rekomendasi terhadap perlengkapan jalan dan geometrik jalan pada salah satu kaki simpang pada simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri?

## **I. 3 Batasan Masalah**

Dalam Pembuatan tugas akhir ini terdapat batasan masalah yang akan dibahas:

- II.3.1 Penyusunan kajian dilaksanakan di Simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri

II.3.2 Isi dari kajian tersebut meliputi evaluasi kinerja simpang 3 Singodutan, Kabupaten Wonogiri.

II.3.3 Penanganan resiko kecelakaan dengan perlengkapan jalan dan perubahan kapasitas pada salah satu simpang 3 Singodutan, Kabupaten Wonogiri.

#### **I. 4 Tujuan**

I.4.1 Mengetahui tingkat pelayanan (*Level of Service*) pada simpang 3 Singodutan kabupaten Wonogiri

I.4.2 Mengetahui kondisi perlengkapan jalan dan geometrik jalan pada simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri

I.4.3 Memberikan rekomendasi penanganan terhadap perlengkapan jalan dan geometrik jalan pada salah satu kaki simpang pada simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri

#### **I. 5 Manfaat**

Penulisan skripsi ini bermanfaat untuk:

##### **I.5.1 Manfaat Teoritis**

- a. Sebagai tugas akhir untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan (S.ST) di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (D.IV MKTJ).
- b. Sebagai aplikasi ilmu yang sudah diperoleh penulis selama menempuh pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal.
- c. Sebagai acuan dalam mengembangkan ilmu pengetahuan dan meningkatkan kualitas pelayanan bagi masyarakat khususnya pelajar.

##### **I.5.2 Manfaat Praktis**

- a. Bagi penulis, menambah pengetahuan dalam melakukan pengamatan yang menghasilkan kinerja keselamatan pada simpang 3 Singodutan Kabupaten Wonogiri sebagai penerapan ilmu manajemen keselamatan transportasi jalan

yang diperoleh dibangku kuliah kedalam kondisi yang sebenarnya.

- b. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil dari kajian ini dapat bermanfaat bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan untuk memperoleh informasi mengenai factor-faktor resiko di jalan dan dapat dijadikan sebagai pengetahuan tentang penanganan suatu permasalahan kondisi di lapangan.
- c. Bagi Dinas Perhubungan dan Instansi terkait lainnya, memberikan rekomendasi untuk bahan pertimbangan dalam meningkatkan keselamatan agar resiko kecelakaan lalu lintas berkurang dan angka keselamatan lalu lintas meningkat.
- d. Bagi masyarakat, dapat memberikan kepuasan khususnya masyarakat Kabupaten Wonogiri mengenai kondisi simpang 3 Singodutan agar menggunakan jalan dengan aman dan selamat.

## **I. 6 Sistematika Penulisan Laporan**

Sistematika penulisan yang digunakan adalah sebagai berikut:

### **BAB I: PENDAHULUAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang latar belakang, tujuan, manfaat, ruang lingkup dan sistematika penulisan yang mencakup penjelasan singkat mengenai struktur dari seluruh bab dalam laporan ini.

### **BAB II: LANDASAN TEORI**

Bab ini menjelaskan teori-teori yang digunakan dalam menyelesaikan permasalahan di lokasi studi.

### **BAB III: METODE PENELITIAN**

Pada bab ini menjelaskan tentang kerangka pikir dalam proses pelaksanaan penelitian serta tercantumnya tahapan-tahapan dalam menyelesaikan permasalahan atau pemberian rekomendasi.

#### **BAB IV: HASIL DAN PEMBAHASAN**

Pada bab ini mengenai analisis data yang diambil dari lokasi studi. Data kemudian diolah menggunakan metode-metode seperti Perhitungan kapasitas, derajat kejenuhan, berdasarkan MKJI dan mengenai Kinerja Simpang (*Lavel of Service*) menggunakan HCM.

#### **BAB V: KESIMPULAN DAN SARAN**

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dari hasil analisis yang telah dilakukan