

BAB I

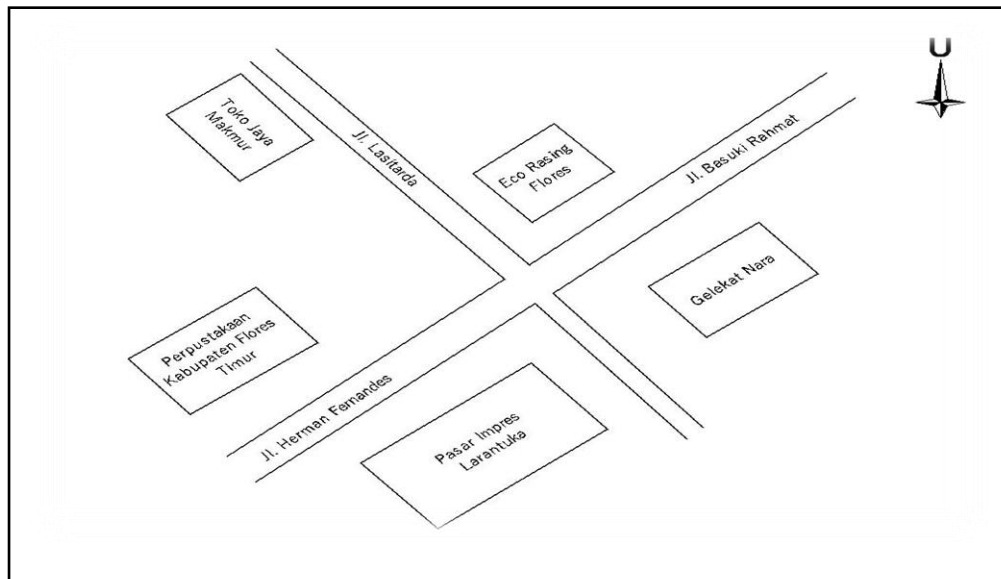
PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi merupakan bagian penting dalam hidup masyarakat. Transportasi berasal dari kata Latin dimana trans berarti seberang atau sebelah lain dan portare berarti mengangkut atau membawa (Sugianto, 2020). Transportasi memiliki peranan yang sangat penting dalam pembangunan dan pengembangan infrastruktur suatu kawasan guna memperlancar kebutuhan perekonomian dari suatu daerah ke daerah yang lain. Dalam penyelenggaraan transportasi, jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termaksud bangunan perlekap dan perlengkapan jalan yang di peruntukan bagi lalu lintas. Sesuai dengan pasal 25 Undang – undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan menyatakan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan jalan, dan fasilitas pendukung lalu lintas lainnya yang bertujuan untuk meningkatkan keselamatan jalan dan menyediakan pergerakan yang teratur terhadap pengguna jalan. Kurangnya fasilitas perlengkapan jalan seperti rambu lalu lintas dan marka jalan menjadi faktor penambah terjadinya kecelakaan dan kemacetan lalu lintas pada daerah – daerah tertentu. Salah satu masalah yang sering dialami oleh masyarakat di Kota Larantuka selaku pengguna jalan baik itu pengguna kendaraan tak bermotor dan pejalan kaki yang kurang mendapat perhatian khusus terutama mengenai kenyamanan pejalan kaki sebagai pengguna jalan.

Larantuka adalah salah satu Ibu kota Kabupaten yang ada di Provinsi Nusa Tenggara Timur tepatnya di Kabupaten Flores Timur. Kota Larantuka memiliki penataan kota yang cukup menarik, dibangun memanjang dari pesisir barat sampai ke pesisir timur dan diapiti gunung dan laut di selatan dan utara sehingga menghasilkan panorama yang indah. Seiring dengan pertumbuhan dan perkembangan penduduk yang semakin bertambah sehingga menyebabkan kebutuhan akan transportasi lalu lintas semakin meningkat. Seperti yang

terjadi pada ruas Jalan Herman Fernandez, Jalan Basuki Rahmat, dan jalan Lasitarda. Berikut ini gambar 1. 1 lokasi penelitian



Gambar 1.1 Sketsa lokasi penelitian

Kondisi lalu lintas pada ruas jalan ini cukup padat sehingga sering kali terjadi kemacetan dan kecelakaan karena adanya aktivitas pasar dan perbelanjaan setiap harinya. Kondisi lalu lintas seperti ini terjadi dikarenakan tidak berfungsinya *traffic light* di Larantuka yang sudah terjadi sekitar puluhan tahun. Ketidakefungsian dari *tool* (alat) ini berdampak pada kemacetan dan kecelakaan lalu lintas di perempatan pasar Inpres di Kota Larantuka. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (APILL) yang di tempatkan pada lokasi tersebut sudah tidak lagi berfungsi dan dibiarkan rusak tanpa adanya perbaikan. Di bagian marka jalan, garis – garis zebra cross sudah pudar termakan usia. Pada badan jalan yang sering digunakan pejalan kaki, sekarang jadi tempat parkir bagi kendaraan roda dua maupun roda empat.



Jln Lasitarda I

Jln. Herman Fernandez

Jln. Lasitarda II

Jln. Lasitarda II

Gambar 1.2 Dokumentasi Area Simping Lengan Empat.

Sumber : Hasil Survey, 2023

Gambar diatas menunjukkan bahwa salah satu bentuk masalah lalu lintas yang paling banyak dijumpai di sekitaran Jalan Herman Fernandez, Jalan Basuki Rahmat, dan Jalan Lasitarda khususnya di daerah pasar Inpres Ekasapta. Masalah tersebut berupa rambu lalu lintas yang tidak berfungsi dan marka jalan yang sudah tidak terlihat lagi. Akibatnya bisa terjadi konflik antara pengguna jalan dan terjadinya kecelakaan.

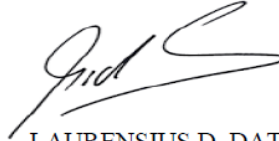
Berikut merupakan data kecelakaan lalu lintas yang di ambil pada Polres Flotim sebagai berikut:

**DATA LAKA LANTAS PADA PEREMPATAN PASAR INPRES
PADA RUAS JALAN HERMAN FERNANDES DAN JALAN BASUKI RAHMAT
SATUAN LALU LINTAS POLRES FLOTIM**

NO	TAHUN	JUMLAH	AKIBAT		
			MD	LB	LR
1	2020	29 Kasus	4	21	28
2	2021	28 Kasus	-	12	20
3	2022	30 Kasus	6	10	26
4	2023 (Januari- April)	6 Kasus	-	2	4

Larantuka, April 2023

KEPALA SATUAN LALU LINTAS



LAURENSIUS D. DATON
INSPEKTUR POLISIS SATU NRP 67020352

Gambar 1.3 Data kecelakaan lalu lintas Kabupaten Flores Timur

Sumber : Satuan lalu lintas Polres Flotim, 2023

Data diatas menunjukkan bahwa sering terjadinya kecelakaan pada perempatan pasar inpres ruas Jalan Herman Fernandes, Jalan Basuki Rahmat, dan Jalan Lasitarda. Dari data yang didapat jumlah kasus kecelakaan yang terjadi 4 tahun terakhir tidak stabil. Penyebab sering terjadinya kecelakaan pada ruas jalan ini dikarenakan tidak berfungsinya *traffic light*, penggunaan badan jalan yang digunakan untuk memarkir kendaraan roda dua dan roda empat, dan penggunaan bahu jalan yang di pakai jualan oleh pedagang kaki lima. Jalan yang terpakai oleh kegiatan tersebut tentu mengurangi kemampuan jalan dalam menampung arus kendaraan yang lewat, atau dengan kata lain penurunan kapasitas ruas jalan.

Dengan melihat masalah – masalah lalu lintas diatas, maka dilakukan studi kasus dan penelitian dengan judul : **“EVALUASI KINERJA LALU LINTAS DI SIMPANG LENGAN EMPAT (Studi Kasus Ruas Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur)”**

1.2 Rumusan Masalah

Dari latar belakang diatas, dapat diambil rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimana karakteristik lalu lintas pada simpang lengan empat tak bersinyal Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur?
2. Bagaimana evaluasi kinerja pada simpang lengan empat tak bersinyal Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur?

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui karakteristik lalu lintas yang terjadi pada simpang lengan empat tak bersinyal Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur.
2. Mengevaluasi kinerja pada simpang lengan empat tak bersinyal Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Menambah pengetahuan dalam mengevaluasi tingkat kinerja pada simpang lengan empat Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur.
2. Sebagai bahan referensi bagi instansi terkait yang bergerak dalam bidang transportasi dan lalu lintas guna meningkatkan keselamatan kepada pengguna jalan agar mengurangi resiko kecelakaan lalu lintas serta meningkatkan efisiensi dalam penggunaan ruang jalan.
3. Sebagai acuan dalam mengatasi masalah yang terjadi pada lokasi penelitian dan juga sebagai bahan pertimbangan untuk penelitian – penelitian selanjutnya yang berkaitan dengan kinerja lalu lintas pada simpang lengan empat.

1.5 Batasan Masalah

Untuk memfokuskan arah penelitian, maka perlu adanya pembatasan masalah sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian dilakukan pada simpang Jalan Lasitarda I, Jalan Basuki Rahmat, Jalan Lasitarda II dan Jalan Herman Fernandez Kabupaten Flores Timur.
2. Perhitungan dan pembahasan menggunakan metode Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997.
3. Pada karakteristik lalu lintas data yang di ambil dari survey di lapangan berupa arus lalu lintas.
4. Pada kinerja simpang parameter yang digunakan adalah kapasitas, derajat kejenuhan, tundaan simpang dan peluang antrian.
5. Data study di ambil dari survey di lapangan yang mencakup survey lalu lintas, hambatan samping dan survey geometrik jalan.
6. Survey dilakukan pada jam-jam sibuk pagi, siang, dan sore.
7. Jenis kendaraan yang diamati berupa kendaraan ringan (LV), kendaraan berat (HV), dan sepeda motor (MC)

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Ada beberapa keterkaitan dengan penelitian terdahulu, dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama, Judul, Tahun Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
1	Hasanuddin 2020 “Analisis Kinerja Lalu Lintas Persimpangan Lengan Empat Tak Bersinyal (Studi Kasus : Persimpangan Jl. Veteran, Jl 1945, Jl Amal, Kota Kotyamobagu)”	Menggunakan metode MKJI 1997	Menggunakan simulasi memakai software Simulation of Urban Mobility (SUMO). Lokasi yang berbeda dari peneliti terdahulu	Berdasarkan hasil simulasi dan analisis pergerakan lalu lintas menunjukkan tingkat pelayanan dan keandala yang dibutuhkan oleh pengendara atau pengguna Jalan sangat baik, walaupun begitu, simpang ini memiliki

Lanjutan Tabel 1.1 Penelitian Terdahulu

No	Nama, Judul, Tahun Penelitian	Persamaan	Perbedaan	Hasil Penelitian
				konflik yang begitu serius di karenakan sudah banyak di simpang tersebut telah memakan banyak korban laka lintas.
2	Nurvita Simanjuntak 2022 “Evaluasi Kinerja Simpang Tiga Tak Bersinyal”	Menggunakan metode MKJI 1997	Lokasi yang berbeda dari peneliti terdahulu	Berdasarkan hasil dari pengamatan yang terjadi dilapangan berupa kinerja simpang tiga tak bersinyal pada persimpangan sering terjadi konflik antara arus lalu lintas dari jurusan yang berlawanan dan saling memotong, sehingga disebabkan terjadinya kemacetan di sepanjang lengan simpang.
3	Muhammad Taufiq Yuda Saputraa 2021 “Studi Evaluasi Penempatan Rambu Dan Marka Terhadap Geometrik Jalan Di Kecamatan Ternate Barat”	Berbicara Tentang Rambu Lalu lintas dan Marka Jalan	Lokasi penelitian yang berbeda dari peneliti terdahulu dan tidak menggunakan metode MKJI 1997	Berdasarkan hasil dari pengamatan yang terjadi dilapangan masih terdapat rambu lalu lintas yang tidak terawat dan kondisi rambu yang rusak.
4	R Ebdro Wibisono 2020 “Studi Karakteristik Arus Lalu Lintas Simpang Tak Bersinyal Jalan Menur Pumpungan Surabaya”	Berbicara Tentang karakteristik arus lalu lintas pada simpang dan menggunakan metode MKJI 1997	Lokasi penelitian yang berbeda dari peneliti terdahulu	Hasil dari penelitian berupa hasil analisa simpang tak bersinyal yang dilakukan menggunakan MKJI dan aplikasi software KAJI pada persimpangan Jalan Menur Pumpungan Surabaya.

