

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pelanggaran lalu lintas merupakan suatu keadaan dimana terjadi ketidaksesuaian antara aturan dan pelaksanaan. Aturan dalam hal ini adalah piranti hukum yang telah ditetapkan dan disepakati oleh negara sebagai undang-undang yang berlaku secara sah, sedangkan pelaksanaannya adalah manusia atau masyarakat suatu negara yang terikat oleh piranti hukum tersebut. Pelanggaran lalu lintas mayoritas berupa pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Salah satu pelanggaran rambu lalu lintas yang sering terjadi yaitu pada simpang 3 Jl. Piet A. Tallo- Jl. M. Sabaat, Liliba Kota Kupang. Pelanggaran yang terjadi yaitu pelanggaran rambu larangan untuk belok kanan.

Rambu dengan piktogram berupa tanda panah berbelok ke kanan dalam lingkaran merah yang diberi garis diagonal ini digunakan untuk memberitahukan pengguna jalan bahwa di area tertentu mereka dilarang untuk belok kanan. Meskipun ada rambu yang terpasang, banyak pengguna jalan yang tidak disiplin terhadap aturan rambu tersebut dengan tetap belok kanan menuju Jl. M. Sabaat. Dampak belok kanan terhadap durasi tundaan kendaraan arus major ini yang menyebabkan kemacetan. Akibat dari kemacetan pengguna jalan akan menambah waktu tempuh untuk sampai ke tempat tujuan. Selain itu waktu tunggu bagi pengemudi yang tidak mematuhi rambu bisa sampai 1-3 menit saat kondisi jalan ramai.

Guna mengurangi ataupun menekan jumlah pelanggaran dan kemacetan maka hal yang perlu dilakukan oleh pengguna jalan yang ingin belok kanan langsung menuju Jl. M. Sabaat yaitu harus mengubah rute perjalanannya dari yang biasa langsung belok kanan diganti dengan tetap berjalan lurus kearah Jl. Piet A. Tallo kemudian memutar balik kendaraannya pada cabang yang ada rambu petunjuk untuk memutar balik kendaraan, sehingga jarak yang ditempuh oleh pengguna jalan ketika mengubah rute perjalanannya adalah 915,43 m, sehingga jarak dan waktu yang ditempuh oleh pengguna jalan untuk tiba ke tempat tujuan akan bertambah dibanding yang biasanya langsung belok kanan menuju Jl. M. Sabaat.

Apakah dengan adanya perubahan waktu dan jarak tersebut pelanggar bersedia atau tidak untuk memutar balik kendaraannya.

Berdasarkan permasalahan yang ada maka diperlukan sebuah studi untuk mengidentifikasi alasan mengapa pengguna jalan melanggar aturan belok kanan dan seberapa besar *willingness to pay* dari para pelanggar.



Gambar 1.1 Rambu larangan belok kanan

Sumber : Dokumentasi Lapangan, 2022

1.2 Rumusan masalah

Masalah-masalah yang akan dibahas dalam penelitian ini meliputi:

1. Mengapa pengguna jalan melanggar aturan belok kanan padahal ada rambu larangan untuk belok kanan?
2. Berapa besar *willingness to pay* jika harus memutar ?

1.3 Tujuan

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui alasan pengguna jalan melanggar aturan belok kanan padahal ada rambu larangan untuk belok kanan.
2. Untuk mengetahui besar *willingness to pay* dari para pelanggar jika harus memutar balik kendaraan dengan menambah jarak dan waktu tempuh.

1.4 Manfaat

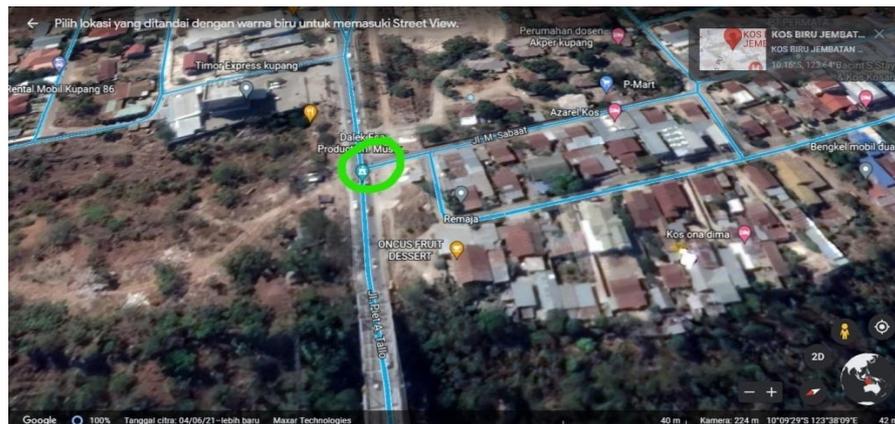
Manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah:

1. Sebagai bahan informasi bagi Pemerintahan Daerah khususnya bagi instansi-instansi yang terkait dalam perencanaan dan pengontrol transportasi pada persimpangan yang ada di Kota Kupang.
2. Sebagai bahan acuan dan referensi bagi kalangan akademis dan kalangan yang memiliki kepentingan dalam hal ini.

1.5 Batasan Masalah

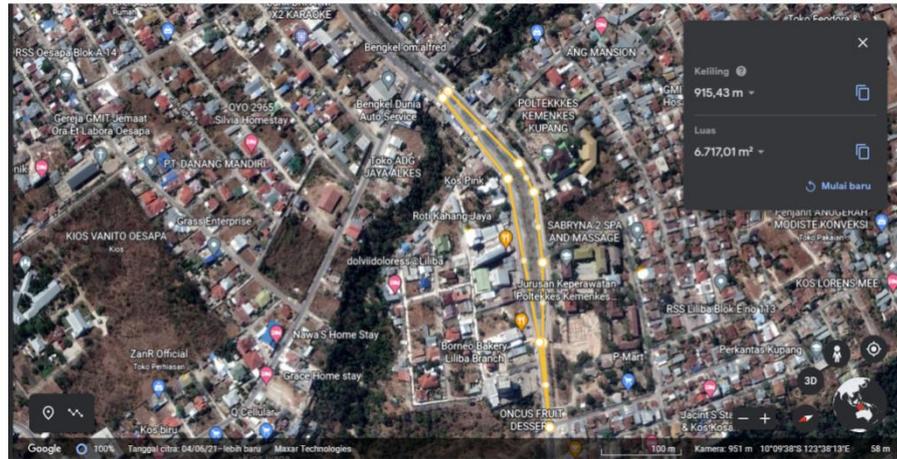
Penelitian ini merupakan masalah lapangan dan bersifat studi kasus. Agar penelitian ini tidak meluas dan dapat terarah sesuai dengan tujuan dari penelitian, maka diberikan batasan- batasan masalah yang meliputi hal- hal sebagai berikut :

1. Persimpangan yang ditinjau adalah persimpangan Jl. Piet A. Tallo – Jl. M. Sabaat, Liliba Kota Kupang.



Gambar 1. 2 Simpang Tiga Jalan Piet A. Tallo

Sumber : *Google Earth*



Gambar 1.3 Rute untuk memutar balik kendaraan

Sumber : *Google Earth*

2. Penelitian dilakukan untuk mencari alasan mengapa pengguna jalan melanggar aturan rambu larangan belok kanan dan mencari nilai *willingness to pay* dari pelanggar aturan rambu belok kanan melalui data yang didapatkan dari kuesioner dan hasil wawancara.
3. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah jarak dan waktu tempuh.
4. Sampel dalam penelitian ini adalah para pelanggar rambu larangan belok kanan pada simpang tiga Jl. Piet A. Tallo - Jl. M. Sabaat.
5. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah *stated preference* untuk mendapat nilai WTP.
6. Pengambilan data dilakukan selama tiga hari dengan jumlah sampel yang sudah ditentukan.
7. Data diolah menggunakan program Excel sehingga dapat diketahui nilai WTP.

1.6 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini merupakan rujukan dari beberapa penelitian sebelumnya yakni sebagai berikut:

Tabel 1.1 Keterkaitan Dengan Penelitian Terdahulu

1	Judul	<i>Valuing Road User's Willingness To Pay to Reduce Traffic Congestion in Klang Valley, Malaysia</i>
	Penulis	K. Mahirah/2015
	Persamaan	Tujuannya Sama- sama untuk mendapatkan nilai WTP
	Perbedaan	(1). Variabel yang digunakan pada penelitian terdahulu adalah Waktu yang ditempuh dan biaya yang dikeluarkan, sedangkan variabel pada penelitian ini jarak dan waktu yang ditempuh . (2). Pada penelitian terdahulu menggunakan metode logit sedangkan pada penelitian ini menggunakan metode <i>stated preference</i> untuk mendapat nilai WTP
	Hasil	(1) Didapat nilai WTP rata-rata sebesar RM 1,95 (2) hasil penelitian juga menunjukkan bahwa pendapatan rumah tangga, pekerjaan responden, dan harga penawaran pembayaran tol berpengaruh signifikan terhadap kesedian membayar untuk mengurangi kemacean lalu lintas.
2	Judul	Analisa <i>Ability To Pay</i> Dan <i>Willingness To Pay</i> Pengguna Jasa Kereta Api Bandara Soekarno Hatta – Manggarai, Depok.
	Penulis	Muhamad Rahmad Permata
	Persamaan	Sama- sama menggunakan metode <i>stated preference</i> untuk mendapat nilai WTP.
	Perbedaan	(1) Variabel yang digunakan pada penelitian terdahulu adalah waktu yang ditempuh dan biaya yang dikeluarkan, sedangkan variabel pada penelitian ini yaitu jarak dan waktu yang ditempuh. (2) Tujuan penelitian terdahulu untuk mendapat nilai ATP dan WTP pengguna Jasa Kereta Api, sedangkan tujuan penelitian ini untuk mengetahui mengapa pengguna jalan melanggar aturan belok kanan

		padahal ada rambu larangan belok kanan dan untuk mengetahui berapa besar <i>willingness to pay</i> para pelanggar
	Hasil	(1) Didapat nilai rata- rata ATP sebesar Rp 128.986,- dan nilai rata-rata WTP sebesar Rp 23.195,
3	Judul	Analisis Penelitian Dengan Metode <i>Stated Preference</i> . Studi Kasus Jalan Tol JORR II Segmen Serpong-Cinere
	Penulis	Ryandika
	Persamaan	(1) Sama- sama menggunakan metode <i>stated preference</i> untuk mendapat nilai WTP.
	Perbedaan	(1) Variabel yang digunakan pada penelitian terdahulu adalah penghematan waktu dan biaya yang dikeluarkan, sedangkan variabel pada penelitian ini jarak dan waktu yang ditempuh. (2) Tujuan penelitian terdahulu untuk mendapatkan nilai WTP jalan tol dengan metode <i>Stated preference</i> dan membandingkan nilai WTP dengan metode <i>Revealed Preference</i> sedangkan penelitian ini untuk mengetahui mengapa pengguna jalan melanggar aturan belok kanan padahal ada rambu larangan belok kanan dan untuk mengetahui berapa besar <i>willingness to pay</i> para pelanggar.
	Hasil	(1) Nilai rata- rata rupiah perkilometer adalah Rp 1033,41 (2) Hasil dari metode SP dan RP dengan hasil rata-rata rupiah perkilometer adalah Rp 1033,41 dan Rp 439,41.
4	Judul	Analisis Abiliti To Pay Dan Willingness To Pay Penumpang Angkutan Umum Minibus L 300 (Studi Kasus : Rute Meulaboh – Banda Aceh).
	Penulis	Zulfikar

Persamaan	1) Sama- sama menggunakan metode <i>stated preference</i> untuk mendapat nilai WTP
Perbedaan	(1) Variabel yang digunakan pada penelitian terdahulu adalah Penghematan waktu dan biaya yang dikeluarkan, sedangkan variabel pada penelitian ini jarak dan waktu yang ditempuh. (2) Tujuan Penelitian terdahulu untuk mengetahui tarif dilihat dari kemampuan membayar konsumen berdasarkan dari pendapatan penumpang dan kemauan membayar konsumen berdasarkan dari fasilitas yang disediakan operator penyedia jasa angkutan minibus L 300 rute meulaboh– Banda Aceh, sedangkan pada penelitian ini tujuannya untuk mengetahui mengapa pengguna jalan melanggar aturan belok kanan padahal ada rambu larangan belok kanan dan untuk mengetahui berapa besar <i>willingness to pay</i> dari para pelanggar.
Hasil	Hasil nilai <i>Willingness To Pay</i> (WTP) rata – rata dari 100 penumpang minibus L 300 adalah sebesar Rp.97.000, kemauan membayar penumpang yang terendah adalah Rp.94.000 dengan jenis pekerjaan Ibu rumah tangga (IRT) dengan persentase 22% dari 100 penumpang. Sedangkan kemauan membayar penumpang yang tertinggi adalah Rp 99.000 dengan jenis pekerjaan nelayan dengan persentase 7% dari 100 penumpang.

