
JENIS PELANGGARAN DAN MANUVER LALU LINTAS YANG MEMBAHAYAKAN KESELAMATAN PADA PERSIMPANGAN KOTA PADANG (Studi Kasus : Simpang Empat Bersinyal M.Hatta Bypass)

Jihan Melasari
Universitas Putra Indonesia YPTK Padang
Email : jihanmelasari@gmail.com

Abstrak

Saat ini laju pertumbuhan kendaraan setiap tahunnya terus meningkat dengan sangat tinggi dan cepat. Diyakini bahwa semakin banyak kendaraan akan semakin tinggi potensi terjadinya kecelakaan. Faktor penyebab terjadinya kecelakaan antara lain faktor pengemudi, kendaraan, jalan, lingkungan dan penyebab terbesar adalah karena kesalahan dan kecerobohan yang dilakukan oleh pengemudi. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui jenis pelanggaran dan manuver lalu lintas yang membahayakan keselamatan pengemudi, serta untuk menghitung jumlah dan persentase kendaraan yang melakukan pelanggaran pada persimpangan. Observasi difokuskan pada kesalahan atau pelanggaran dan manuver lalu lintas kendaraan yang membahayakan yang dilakukan oleh angkot dan sepeda motor. Observasi dilakukan pada simpang empat bersinyal bypass ketaping, waktu observasi dilakukan pada empat *range* waktu yang berbeda yaitu jam 06.30-09.00 WIB, 10.00-12.00 WIB, 13.00-15.00 WIB, 16.00-18.00 WIB. Dari observasi diperoleh hasil bahwa, ada empat jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor dan angkot, yaitu menerobos lampu merah, berhenti pada mulut persimpangan, tidak memberi isyarat lampu petunjuk pada saat berbelok atau berbalik arah, dan berhenti ditempat larangan. Kemudian bentuk manuver yang membahayakan keselamatan pengemudi yaitu menggabung (*Merging*) dan memotong (*Crossing*). Persentase jumlah sepeda motor dari total volume sepeda motor yang melanggar pada *range* waktu 06.30-09.00 WIB adalah 33.16%, jam 10.00-12.00 WIB adalah 26,27 %, jam 13.00-15.00 WIB adalah 20.5 %, jam 16.00-18.00 WIB adalah 22.27 %. Persentase angkot yang melanggar sejumlah 70.2 %, 65 %, 64.3 %, 68 % berurutan sesuai *range* waktu diatas. Dari data tersebut sangat banyak kendaraan sepeda motor yang melanggar apalagi kendaraan angkot. Persentase jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh pengemudi sepeda motor dan angkot relatif sangat tinggi, hal ini menunjukkan kurangnya kedisiplinan dan kesadaran para pengemudi untuk mematuhi peraturan dalam berlalu lintas. Didapatkan juga bahwa kondisi jumlah rambu-rambu yang kurang serta marka yang tidak jelas terdapat pada persimpangan tersebut.

Kata kunci: Pelanggaran lalu lintas, manuver, persimpangan, sepeda motor, angkot

1. PENDAHULUAN

Semakin banyak kendaraan akan semakin tinggi potensi terjadinya kecelakaan. Faktor terjadinya kecelakaan antara lain faktor pengemudi, kendaraan, jalan, lingkungan dan penyebab terbesar adalah karena kesalahan dan kecerobohan yang dilakukan oleh pengemudi, maka dengan disiplin berlalu lintas diharapkan arus lalu lintas kendaraan berjalan dengan lancar. Dalam berlalu lintas terdapat peraturan-peraturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah baik peraturan pada jalan berbalik arah, pada bundaran serta jalan persimpangan. Semua peraturan tersebut bertujuan agar pengemudi dapat dengan lancar dalam berkendara serta untuk mengurangi terjadinya kecelakaan. Banyaknya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengemudi menyebabkan meningkatnya jumlah kecelakaan. Dari data yang diperoleh kecelakaan lalu lintas di Sumatera Barat tahun 2011 dibanding tahun 2010 terjadi peningkatan. Secara keseluruhan, kecelakaan tahun 2011 sebanyak 2.505 kasus, dengan korban 765 orang meninggal, 1.148 luka berat dan 2.141 luka ringan. Sedangkan tahun 2010 kecelakaan lalu lintas hanya 2.329 kasus dengan korban, 736 meninggal, 1.254 luka berat dan 2.215 luka ringan (Harian umum singgalang).

2. TINJAUAN LITERATUR

2.1. Peraturan Lalu Lintas

Demi terwujudnya keamanan, keselamatan dan kelancaran dalam berlalu lintas maka pemerintah membuat aturan- aturan yang harus di patuhi oleh pengendara yang dijelaskan dalam Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang peraturan lalu lintas.

2.2. Pengendalian Persimpangan

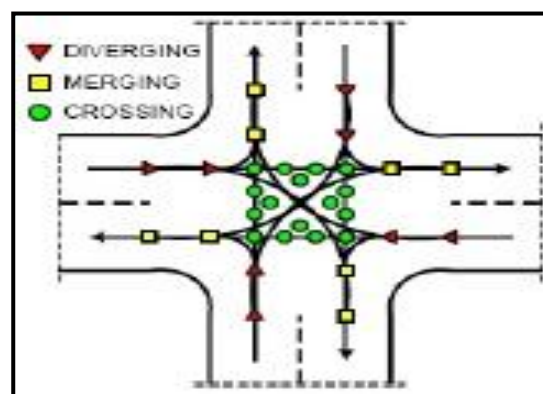
Persimpangan jalan adalah suatu daerah umum dimana dua atau lebih ruas jalan (*link*) saling bertemu/berpotongan yang mencakup fasilitas jalur jalan (*roadway*) dan tepi jalan (*road side*), dimana lalu lintas dapat bergerak didalamnya. Persimpangan ini adalah merupakan bagian yang terpenting dari jalan raya sebab sebagian besar dari efisiensi, kapasitas lalu lintas, kecepatan, biaya operasi, waktu perjalanan, keamanan dan kenyamanan akan tergantung pada perencanaan persimpangan tersebut. Setiap persimpangan mencakup pergerakan lalu lintas menerus dan lalu lintas yang saling memotong pada satu atau lebih dari kaki persimpangan dan mencakup juga pergerakan perputaran. Pergerakan lalu lintas ini dikendalikan berbagai cara, tergantung pada jenis persimpangannya.

Lalu lintas di persimpangan di kendalikan oleh :

1. Alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL).
2. Rambu lalu lintas.
3. Marka jalan.
4. Petugas polisi lalu lintas.

2.3. Titik Konflik Pada Persimpangan Jalan.

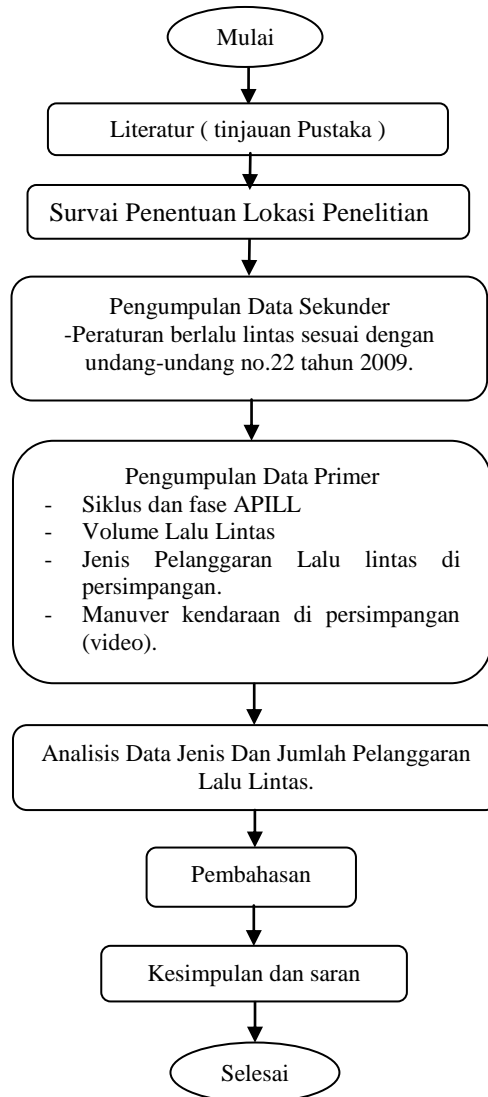
Keberadaan persimpangan pada suatu jaringan jalan, ditujukan agar kendaraan bermotor, pejalan kaki (pedestrian), dan kendaraan tidak bermotor dapat bergerak dalam arah yang berbeda dan pada waktu yang bersamaan. Dengan demikian pada persimpangan akan terjadi suatu keadaan yang mejadi karakteristik yang unik dari persimpangan yaitu munculnya konflik yang berulang sebagai akibat dari pergerakan atau (manuver) tersebut. Berbagai macam pola pergerakan pada persimpangan akan menimbulkan titik-titik konflik pada suatu persimpangan. Sebagai contoh pada persimpangan dengan empat lengan pendekat mempunyai 32 titik konflik, yaitu 16 titik *crossing*, 8 titik *merging*, 8 titik *diverging* sebagaimana terlihat pada gambar 1.



Gambar 1. Titik konflik pada persimpangan empat lengan pendekat.

3. METODOLOGI

Metodologi yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif. Bagan alir yang menerangkan metodologi penelitian yang dimaksud terlihat pada Gambar 2.



Gambar 2. Diagram Alur Penelitian

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1. Analisis Tinjauan Kelengkapan Rambu Dan Marka Pada Persimpangan.

Analisa kelengkapan rambu dan marka pada simpang empat bypass ketaping berdasarkan arah persimpangan dapat dilihat pada table 1 berikut ini :

Tabel 1. Analisa kelengkapan rambu dan marka pada simpang empat bypass ketaping.

ANALISA	ARAH			
	Dari Kampus Unand	Dari Teluk Bayur	Dari Pasar Raya	Dari Bandara
MARKA	✓ -	✓ -	✓ -	✓ -
RAMBU	✓	x	x	x

Keterangan :

✓ - = Ada tapi sudah tidak jelas

X = Tidak ada

✓ = Ada

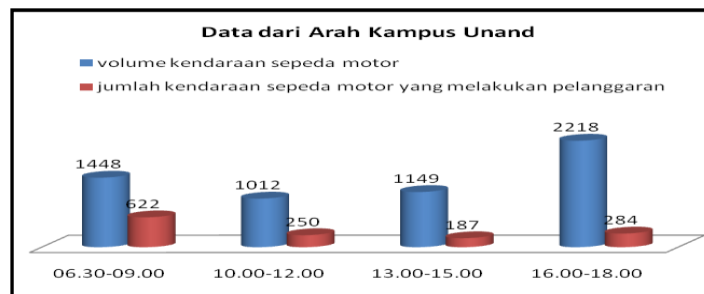
Dari hasil pengamatan dan tinjauan terhadap rambu dan marka yang ada pada persimpangan ini maka dapat dinyatakan bahwa persimpangan ini kekurangan rambu yang seharusnya dapat menjadi pedoman bagi pengendara. Untuk marka dan zebra cross yang sudah tidak jelas mengakibatkan pengendara tidak mengetahui aturan yang benar tentang dimana batas kendaraan berhenti ketika lampu merah, sehingga banyak terjadi pelanggaran dan juga merugikan bagi para pejalan kaki yang kehilangan hak dan tempat untuk melintasi jalan pada persimpangan tersebut.

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : Km 61 Tahun 1993 seharusnya pada persimpangan memiliki rambu-rambu yang sesuai dengan kebutuhan untuk kelancaran dan keselamatan arus lalu lintas seperti rambu peringatan, rambu larangan dan rambu perintah. Tetapi pada kenyataannya setelah dilakukan observasi pada persimpangan empat bypass ketaping ini sangat kekurangan rambu-rambu lalu lintas sehingga pengendara kendaraan banyak yang melakukan pelanggaran karna kurangnya petunjuk yang jelas untuk ketertiban dalam berkendara.

4.2. Analisis Perbandingan Jumlah Kendaraan Yang Melanggar Dengan Volume Total Kendaraan.

Persentase jumlah kendaraan yang melanggar akan didapatkan dengan membandingkan jumlah volume kendaraan yang didapatkan dengan jumlah kendaraan yang melakukan pelanggaran . Untuk mengetahui perbandingan jumlah kendaraan sepeda motor yang melanggar dengan volume total kendaraan dari masing-masing arah datangnya kendaraan tersebut dapat dilihat dari grafik berikut ini.

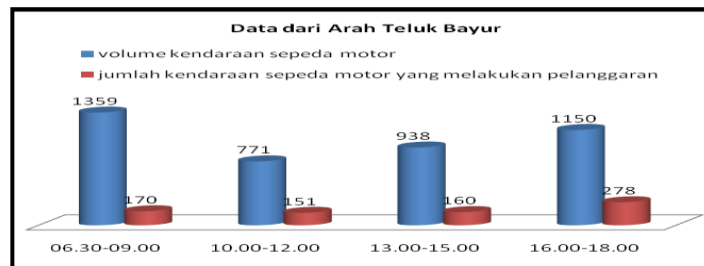
a. Data Sepeda Motor



Gambar 2. Grafik perbandingan jumlah kendaraan sepeda motor yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Kampus Unand.

Persentase untuk perbandingan jumlah sepeda motor yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 2 adalah sebagai berikut

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 43 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 24.7 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 16.3 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 12.8 %

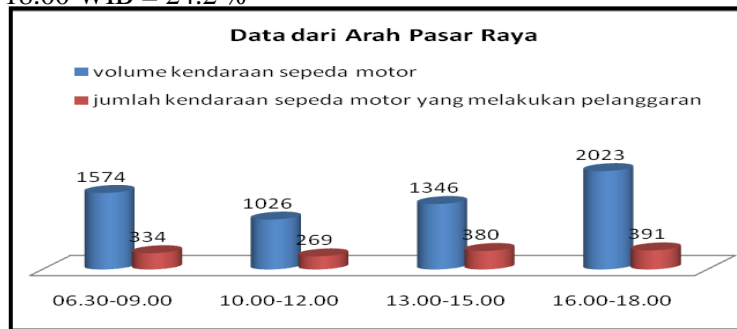


Gambar 3. Grafik perbandingan jumlah kendaraan sepeda motor yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Teluk Bayur.

Persentase untuk perbandingan jumlah sepeda motor yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 3 adalah sebagai berikut

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 12.5 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 19.6 %

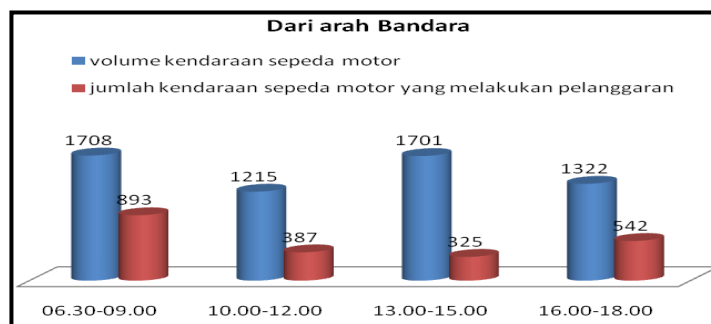
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 17 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 24.2 %



Gambar 4. Grafik perbandingan jumlah kendaraan sepeda motor yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Pasar Raya.

Persentase untuk perbandingan jumlah sepeda motor yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 4 adalah sebagai berikut

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 21.2 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 26.2 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 28.2 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 19.3 %

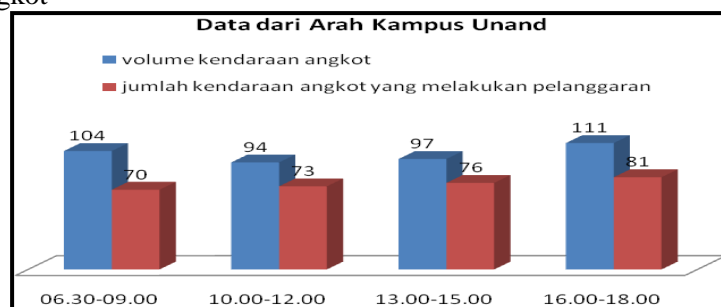


Gambar 5. Grafik perbandingan jumlah kendaraan sepeda motor yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Bandara.

Persentase untuk perbandingan jumlah sepeda motor yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 5 adalah sebagai berikut

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 52.3 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 31.9 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 19.1 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 41 %

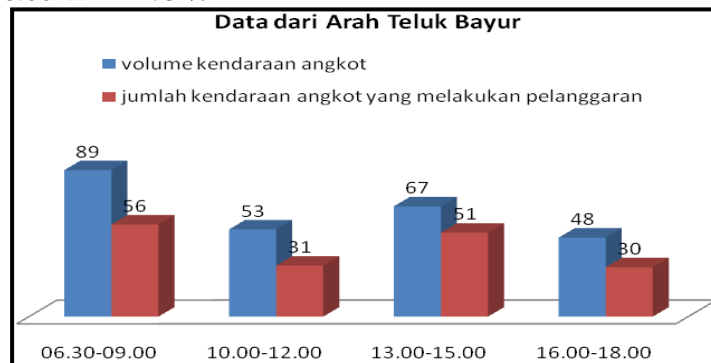
b. Data Angkot



Gambar 6. Grafik perbandingan jumlah kendaraan angkot yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Kampus Unand.

Persentase untuk perbandingan jumlah angkot yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 6 adalah sebagai berikut :

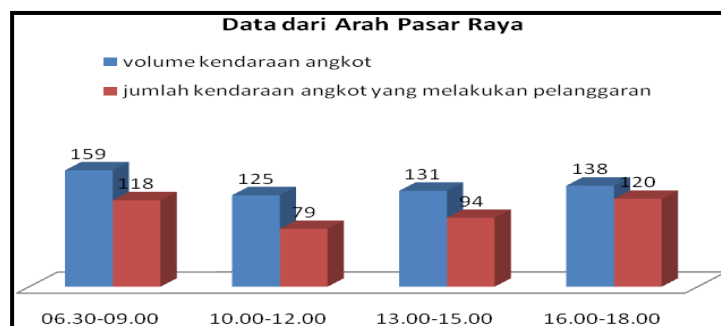
1. Jam 06.30-09.00 WIB = 67 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 78 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 78.3 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 73 %



Gambar 7. Grafik perbandingan jumlah kendaraan angkot yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Teluk Bayur.

Persentase untuk perbandingan jumlah angkot yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 7 adalah sebagai berikut :

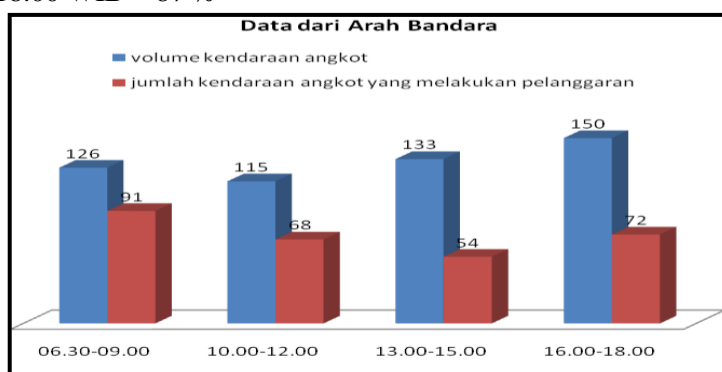
1. Jam 06.30-09.00 WIB = 63 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 58 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 76 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 63 %



Gambar 8. Grafik perbandingan jumlah kendaraan angkot yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Pasar Raya.

Persentase untuk perbandingan jumlah angkot yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 8 adalah sebagai berikut :

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 74 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 63 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 72 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 87 %



Gambar 9. Grafik perbandingan jumlah kendaraan angkot yang melanggar dengan volume total kendaraan dari arah Bandara.

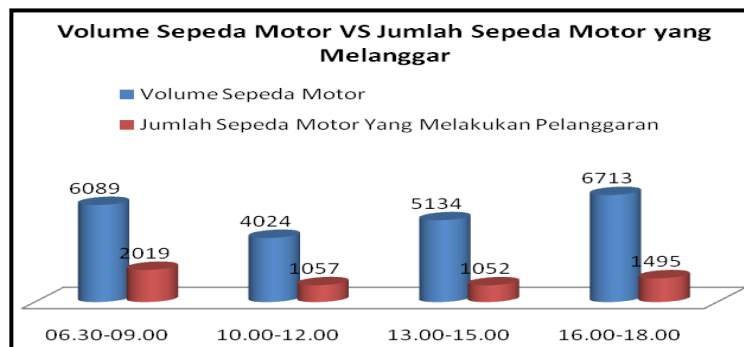
Persentase untuk perbandingan jumlah angkot yang melakukan pelanggaran berdasarkan gambar 9 adalah sebagai berikut :

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 72 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 59 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 41 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 48 %

4.3. Persentase Jumlah Volume Kendaraan Dengan Jumlah Kendaraan Yang Melanggar.

Dari data hasil survai pada tanggal maka didapatkan persentase jumlah total volume kendaraan dengan jumlah total kendaraan yang melanggar sebagaimana terdapat pada grafik berikut ini.

a. Sepeda Motor

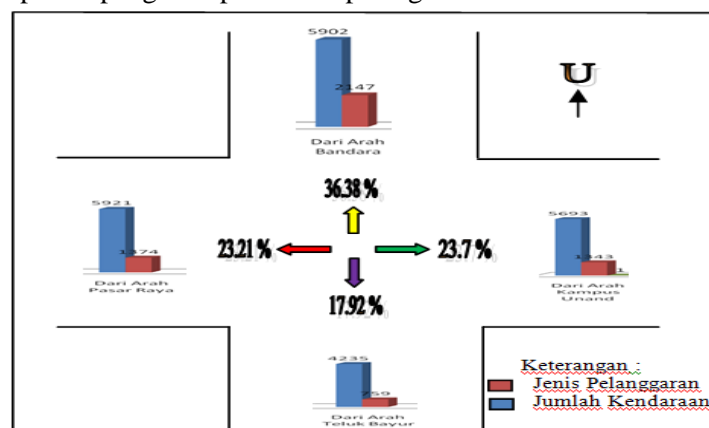


Gambar 10. Grafik perbandingan Jumlah Total Volume Kendaraan Sepeda Motor Dengan Jumlah Total Kendaraan Sepeda Motor Yang Melanggar.

Dari grafik tersebut didapatkan persentase kendaraan sepeda motor yang melanggar sebagai berikut:

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 33.16 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 26.27 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 20.5 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 22.27 %

jumlah persentase kendaraan sepeda motor yang melakukan pelanggaran berdasarkan masing-masing arah persimpangan dapat dilihat pada gambar berikut ini.

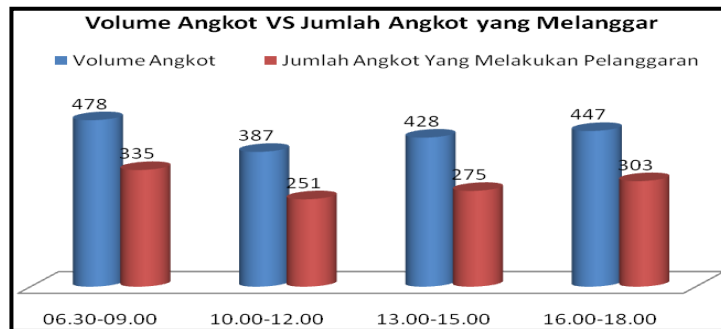


Gambar 11. Jumlah persentase kendaraan sepeda motor yang melakukan pelanggaran.

Dari gambar 11 dapat diketahui bahwa jumlah persentase kendaraan sepeda motor yang melanggar dari arah pasar raya = 23,21%, dari arah bandara = 36,38%, dari arah kampus unand = 23,7% dan dari arah teluk bayur = 17,92%. Maka persentase pelanggaran terbesar adalah kendaraan dari arah bandara yaitu 36,38%.

b. Angkot

Setelah dilakukan penelitian maka dari data yang telah diperoleh didapatkan total persentase kendaraan angkot yang melakukan pelanggaran. Angka persentase kendaraan angkot yang melakukan pelanggaran sangat tinggi. Hampir setiap kendaraan angkot yang datang dari keempat arah pada persimpangan ini melakukan pelanggaran. Sesuai fakta dilapangan pengemudi angkot bertindak dengan berani untuk melanggar bahkan tidak menghiraukan peraturan yang ada misalkan menerobos lampu merah, menaikan dan menurunkan penumpang disembarang tempat dan lain-lain. Total jumlah kendaraan angkot yang melakukan pelanggaran dapat dilihat pada grafik berikut ini.

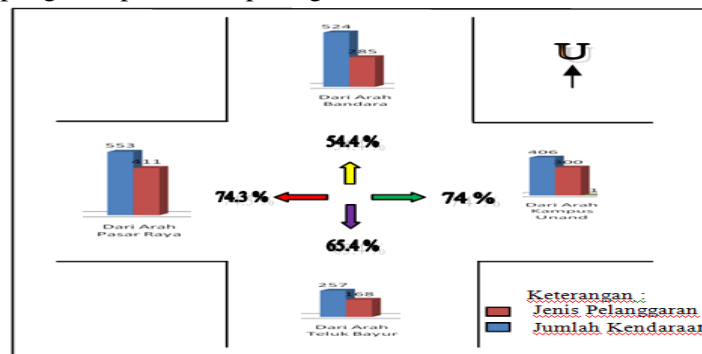


Gambar 12. Grafik perbandingan Jumlah Total Volume Kendaraan Angkot Dengan Jumlah Total Kendaraan Angkot Yang Melanggar.

Berdasarkan data pada grafik tersebut maka didapat nilai untuk persentase angkot yang melanggar adalah sebagai berikut:

1. Jam 06.30-09.00 WIB = 70.2 %
2. Jam 10.00-12.00 WIB = 65 %
3. Jam 13.00-15.00 WIB = 64.3 %
4. Jam 16.00-18.00 WIB = 68 %

jumlah persentase kendaraan angkot yang melakukan pelanggaran berdasarkan masing-masing arah persimpangan dapat dilihat pada gambar berikut ini.



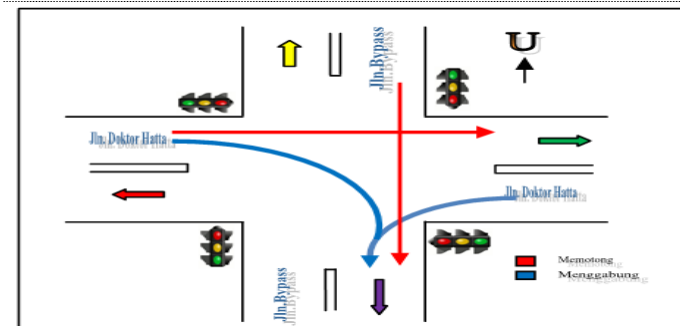
Gambar 13. Jumlah persentase kendaraan angkot yang melakukan pelanggaran.

Dari gambar 13 dapat diketahui bahwa jumlah persentase kendaraan angkot yang melanggar dari arah pasar raya = 74,3%, dari arah bandara = 54,4%, dari arah kampus unand = 74% dan dari arah teluk bayur = 65,4%. Maka persentase pelanggaran terbesar adalah kendaraan dari arah pasar raya yaitu 74,3%.

4.4. Analisis Tinjauan Manuver Kendaraan.

Manuver kendaraan akan menimbulkan konflik bagi arus lalu lintas. Serta juga berdampak bagi pejalan kaki dengan arus lalu lintas belok kiri. Dimana arus lalu lintas belok kiri tetap dapat berjalan sesuai aturan sehingga para pejalan kaki terkadang kesulitan untuk memakai jalan ketika

arus lalu lintas belok kiri tetap jalan yang biasa disebut dengan konflik sekunder. Jenis manuever yang terjadi pada simpang empat bypass ketaping ini dapat dilihat pada gambar 14.



Gambar 14. Jenis manuever kendaraan yang terjadi pada simpang empat bersinyal bypass ketaping

Dalam manuever lalu lintas juga terlihat konflik antar sesama arus lalu lintas yang saling memotong yang disebut dengan konflik primer. Dapat diamati bahwa ketika arus lalu lintas saling memotong dengan arus lalu lintas yang berlawanan arah maka dapat menimbulkan kecelakaan. Tetapi para pengendara kurang menyadari bahwa manuever lalu lintas diatur sedemikian rupa agar arus lalu lintas dipersimpangan dapat berjalan lancar, aman, dan juga untuk keselamatan dalam berlalu lintas baik itu pada saat kendaraan saling memisah, menggabung, memotong ataupun menyilang.

Manuever lalu lintas yang membahayakan keselamatan juga dipengaruhi oleh jumlah volume lalu lintas kendaraan. Sebagai contoh pada kondisi *merging* atau pada saat kendaraan menggabung dari arah yang berlainan menuju satu arah yang sama, maka pada saat itulah volume kendaraan yang tinggi dapat menimbulkan kecelakaan bagi para pengendara yang menggabung dengan kecepatan yang tinggi.

5. KESIMPULAN

- Dari hasil observasi yang dilakukan di lapangan banyak para pengendara sepeda motor dan pengendara angkot yang melakukan pelanggaran. Terlihat rendahnya tingkat kedisiplinan para pengendara untuk mematuhi peraturan lalu lintas yang ada.
- Diperoleh dari observasi pelanggaran yang dilakukan oleh para pengendara tidak karena kesalahan dari para pengendara saja, akan tetapi karena kurangnya marka dan perambuian yang seharusnya dapat menjadi petunjuk bagi para pengendara agar dapat berkendara sesuai aturan untuk keselamatan dan kelancaran dalam berlalu lintas.
- Para pengendara kendaraan agar meningkatkan kepedulian dan kedisiplinan untuk mematuhi peraturan dalam berlalu lintas demi terwujudnya kenyamanan dan keselamatan dalam berlalu lintas.
- Pemerintah (Aparatur Kepolisian dan Departemen Perhubungan) diharapkan agar dapat meningkatkan kinerja untuk membantu meningkatkan kedisiplinan dalam berlalu lintas serta memasang marka dan rambu yang harus ada pada persimpangan agar para pengendara dapat dengan tertib mematuhi peraturan dalam berlalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga “*Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*”. Jakarta, 1997.
- Oglesby, Clarkson H dan R. Gary Hicks. *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Penerbit Erlangga. 1990.

- [3] Purwadi, Agus Joko dan Mena Saebani. *Upaya Meningkatkan Disiplin Berlalu Lintas Dikalangan Pelajar Dan Mahasiswa Dalam Rangka Mensukseskan Program Bengkulu Kota Pelajar*. Tugas Akhir. Bengkulu. Universitas Bengkulu. 2008.
- [4] Peraturan Lalu Lintas. Undang-undang No.22 Tahun 2009.