

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Jalan direncanakan untuk dapat dilewati penggunaanya dengan aman, nyaman, ekonomis, dan lancar. Hal ini sesuai dengan Undang Undang Republik Indonesia No 38 Tahun 2004 tentang Jalan, yaitu bahwa jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting terutama dalam mendukung ekonomi, sosial budaya, lingkungan, politik, serta pertahanan dan keamanan. Dari aspek ekonomi, jalan sebagai modal sosial masyarakat merupakan katalisator diantara proses produksi, pasar, dan konsumen akhir. Dari aspek sosial budaya, keberadaan jalan membuka cakrawala masyarakat yang dapat menjadi wahana perubahan sosial, membangun toleransi, dan mencairkan sekat budaya. Dari aspek lingkungan, keberadaan jalan diperlukan untuk mendukung pembangunan berkelanjutan.

Untuk dapat memenuhi fungsinya maka pembangunan dan pemanfaatan jalan harus memenuhi asas keamanan dan keselamatan. Asas keamanan yang berkaitan dengan semua kegiatan penyelenggaraan jalan harus memenuhi persyaratan keteknikan jalan, sedangkan asas keselamatan berkenaan dengan kondisi permukaan jalan dan kondisi geometrik jalan.

Salah satu syarat untuk mencapai keamanan, maka jalan direncanakan dengan menggunakan suatu nilai kecepatan rencana tertentu. Menurut Peraturan Pemerintah No. 34 tahun 2006 tentang Jalan, kecepatan rencana (*design speed*) adalah kecepatan kendaraan yang dapat dicapai bila berjalan tanpa gangguan dan aman. Persyaratan kecepatan rencana diambil angka paling rendah dengan maksud untuk memberikan kebebasan bagi perencana jalan dalam menetapkan kecepatan rencana yang paling tepat, disesuaikan dengan kondisi lingkungannya.

Namun, biarpun jalan sudah direncanakan dengan satu nilai kecepatan rencana tertentu, pada kenyataannya sering terjadi kecelakaan lalu lintas. Kecepatan kendaraan yang tidak terkontrol tanpa memperhatikan kondisi kendaraan dan jalan merupakan faktor penyebab tingginya kecelakaan di jalan raya. Hal ini karena lemahnya *law enforcement* dan belum dimanfaatkannya teknologi seperti *speed detector* untuk *law enforcement* (Buku Putih, 2006).

Kapasitas jalan juga menentukan kecepatan kendaraan yang melaju. Kapasitas adalah jumlah kendaraan maksimum yang dapat melewati suatu penampang jalan pada jalur jalan selama 1 jam dengan kondisi serta arus lalu lintas tertentu. Selain itu, volume lalu lintas juga menentukan kecepatan kendaraan. Volume lalu lintas menunjukkan jumlah kendaraan yang melintasi satu titik pengamatan dalam satu satuan waktu (hari, jam, menit). Volume lalu lintas yang tinggi membutuhkan lebar perkerasan jalan yang lebih lebar, sehingga tercipta kenyamanan dan keamanan. Sebaliknya jalan yang terlalu lebar untuk volume lalu lintas rendah cenderung membahayakan, karena pengemudi cenderung mengemudikan kendaraannya pada kecepatan yang lebih tinggi sedangkan kondisi jalan belum tentu memungkinkan (Sukirman, 1994).

Untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas yang diakibatkan oleh kecepatan kendaraan yang tinggi, ruas – ruas jalan di Indonesia pada umumnya telah dilengkapi dengan rambu- rambu, yaitu rambu batas kecepatan yang diijinkan. Pelanggaran terhadap batas kecepatan yaitu apabila kecepatan kendaraan melebihi dari batas kecepatan maksimum yang tertera pada rambu batas kecepatan. Jalan Babarsari dan Jalan Jendral Sudirman sebagai jalan perkotaan di Yogyakarta, juga memiliki rambu batas kecepatan tersebut yaitu 40 km/jam. Pelanggaran batas kecepatan di kedua ruas jalan tersebut yaitu apabila kendaraan melaju dengan kecepatan di atas 40 km/jam, sesuai dengan batas kecepatan maksimum yang tertera pada rambu batas kecepatan. Jalan Babarsari dan jalan Jendral Sudirman yang dipilih untuk dilakukan penelitian karena mempunyai akses keluar dan masuk kota.

B. Tujuan

Melihat latar belakang yang sudah disampaikan, maka sangat perlu dilakukan kajian dan penelitian yang lebih mendalam berkenaan dengan kecepatan kendaraan yang melaju di jalan raya. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa banyak tingkat pelanggaran terhadap rambu batas kecepatan pada ruas-ruas jalan yang ditinjau yaitu jalan Babarsari dan Jalan Jendral Sudirman. Kedua ruas jalan tersebut dilengkapi dengan rambu batas kecepatan yaitu 40 km/jam.

C. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan dapat mengetahui tingkat pelanggaran terhadap rambu batas kecepatan, sehingga dapat dijadikan masukan kepada pihak – pihak yang terkait untuk dapat digunakan dalam perbaikan sistem dan pelayanan lalu lintas.

D. Batasan Masalah

Fokus dari penelitian ini yaitu pada hal – hal berikut :

1. Penelitian kecepatan kendaraan dilakukan pada ruas jalan yang mempunyai rambu batas kecepatan 40 km/jam, yaitu Jalan Babarsari, Sleman, DIY, dan Jalan Jendral Sudirman, DIY.
2. Data yang diambil yaitu data *traffic counting* dan *spot speed* (kecepatan sesaat) kendaraan yang melewati jalan yang disurvei pada saat pelaksanaan penelitian.
3. Penelitian dipilih sepanjang 50 meter selama empat hari yaitu dua hari di Jalan Babarsari dan dua hari di Jalan Jendral Sudirman pada jam 06.00 – 21.00.

4. Pelaksanaan penelitian yaitu jalan Bpabarsari pada tanggal 5 Agustus 2008 dan 26 Agustus 2008 dan di jalan Jendral Sudirman pada tanggal 7 Agustus 2008 dan 28 Agustus 2008.
5. Penelitian dilakukan pada kendaraan bermotor (truk, bus, mobil penumpang, dan sepeda motor), sedangkan kendaraan tidak bermotor diabaikan.

E. Keaslian Penelitian

Sepanjang pengetahuan penulis, penelitian tentang kecepatan kendaraan yang melebihi rambu batas kecepatan yang diijinkan, belum pernah diteliti sebelumnya. Akan tetapi, untuk analisis kecepatan di suatu ruas jalan sudah beberapa kali dilakukan, salah satunya yaitu penelitian yang dilakukan oleh Hastuti (2007) pada ruas jalan Adisucipto Yogyakarta km 11 menyebutkan bahwa kendaraan yang melaju dari arah Yogyakarta menuju ke Solo rata-rata 30,38 % melebihi batas kecepatan rencana 60 km/jam, sedangkan pada arah sebaliknya terdata rata-rata 67,39 %. Jenis kendaraan yang berpotensi melebihi kecepatan 60 km/j adalah truk (20,99 % dan 44,57 %), mobil (38,94 % dan 76,97 %), serta sepeda motor (31,20 % dan 80,63 %).