

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kota Pasir Pengaraian merupakan pusat regional yang memikul tiga fungsi kegiatan utama, yaitu pusat kegiatan pemerintahan, pusat kegiatan perdagangan dan pusat kegiatan transportasi.

Transportasi merupakan pemindahan manusia atau barang dari satu tempat ketempat yang lain, dengan menggunakan sarana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Masalah transportasi adalah masalah yang sering kita temui diberbagai kota di Indonesia, termasuk persimpangan Jalan Lintas Tandun - Petapahan, Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Ngaso dan Jalan Padang Luhong - Jalan Lingkar Boter.

Persimpangan Jalan Lintas Tandun - Petapahan termasuk kawasan perumahan, toko kelontong dan perkebunan sawit, jalan ini juga menghubungkan jalan antar provinsi dan juga salah satu akses jalan menuju ke Pekanbaru. Pada persimpangan ini arus lalu lintas setelah di amati puncaknya terjadi pada hari kerja dan hari libur, permasalahan lain yang terdapat pada persimpangan ini pertama, adanya di persimpangan bundaran di tengah-tengah persimpangan yang di pergunakan para pengendara untuk berhenti sambil menunggu penumpang, kedua, mobil berat yang melintas 2 secara sembarang seperti truk 2 As, truk 3 sumbu, truk 4 sumbu dan truk 6 sumbu yang membuat jarak pandang pengendara masuk ketika berada di persimpangan menjadi terhambat serta adanya kendaraan-kendaraan yang parkir di bahu jalan yang di pergunakan pengendara untuk berhenti sejenak sehingga membuat terganggunya arus lalu lintas, ke empat, tidak adanya penerangan jalan di persimpangan pada malam hari yang bisa mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Persimpangan Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Ngaso termasuk kawasan perumahan, pertokoan serta pusat perbelanjaan ekonomi, jalan ini juga menghubungkan jalan antar provinsi dan juga salah satu akses jalan menuju ke Kota Lama. Pada persimpangan ini arus lalu lintas setelah di

amati puncaknya terjadi pada waktu pagi hari, sore hari sampai pada malam hari, masalah lain yang terdapat pada persimpangan ini adanya kendaraan-kendaraan yang parkir di bahu jalan, mobil berat yang melintas di persimpangan secara sembarangan seperti trailer, truk 3 sumbu, truk 5 sumbu serta banyaknya pedagang kaki lima yang berjualan di badan jalan sehingga dapat menyebabkan terganggunya arus lalu lintas serta terjadinya kemacetan terutama terjadi pada jam-jam puncak.

Persimpangan Jalan Padang Luhong - Jalan Lingkar Boter termasuk kawasan persekolahan dan pemukiman penduduk yang tidak terlalu padat, jalan ini juga menghubungkan jalan ke Tuanku Tambusai. Pada persimpangan ini arus lalu lintas setelah di amati puncaknya terjadi pada jam-jam kerja dan jam sekolah, kendaraan yang melewati persimpangan tersebut antara lain sepeda motor, truk 2 As, dan truk 3 sumbu, permasalahan yang terdapat pada persimpangan ini kelandaian jalan yang terlalu tajam pada persimpangan membuat jarak pandang pengemudi menjadi terhalang yang dapat menimbulkan kecelakaan lalu lintas.

Dari ketiga simpang tersebut terdapat simpang tiga dimana persimpangan tersebut mempertemukan kendaraan dari Pasir Pengaraian, kendaraan dari Pekanbaru, dan kendaraan dari Tambusai, dimana pada setiap simpang belum diberi rambu-rambu lalu lintas yang menyebabkan kemacetan terutama dari Pasir Pengaraian menuju ke kota Pekanbaru, serta kurangnya pemahaman masyarakat terhadap rambu-rambu dan marka lalu lintas. Dalam pengaturan lalu lintas pada setiap persimpangan tersebut, rambu dan marka lalu lintas merupakan salah satu prasarana yang paling utama. Karena rambu dan marka lalu lintas sama-sama digunakan untuk mengontrol dan mengatur pengguna jalan agar dapat memperingatkan para pengguna jalan perihal potensi bahaya, baik yang bersifat sementara maupun yang bersifat permanen. Selain itu rambu dan marka lalu lintas juga dapat berguna sebagai pemberi informasi dan petunjuk yang dapat membantu perjalanan bagi pengguna jalan.

Rambu lalu lintas adalah salah satu perlengkapan jalan raya berbentuk simbol (sesuai dengan fungsi, bentuk, ukuran dan warna tertentu)

yang dipasang dengan ketentuan lokasi dan jarak tertentu. Sedangkan marka jalan adalah suatu tanda yang berada dipermukaan jalan atau diatas permukaan jalan yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas.

Di Kota Pasir Pengaraian khususnya Persimpangan Jalan Lintas Tandun - Petapahan, Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Ngaso dan jalan Padang Luhong - Jalan Lingkar Boter permasalahan lalu lintas yang sering di temui adalah seringnya masyarakat melanggar rambu-rambu yang ada. Hal ini juga disebabkan karena kurangnya kesabaran dan kesadaran pengemudi dalam berkendara. Selain itu kurangnya pemahaman masyarakat terhadap rambu dan marka lalu lintas juga menjadi permasalahan lalu lintas.

Pada saat mengendarai kendaraan pengemudi hanya memiliki waktu yang sedikit untuk melihat dan memahami suatu rambu-rambu lalu lintas. Jika pengemudi kurang paham dan tidak disiplin mengenai fungsi dari rambu-rambu lalu lintas maka hal ini dapat mengakibatkan resiko yang lebih buruk seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu pengguna lalu lintas seharusnya dapat memahami makna dari rambu dan marka lalu lintas dengan baik dan tepat.

Disiplin menurut KBBI adalah ketaatan atau kepatuhan kepada peraturan (tata tertib). Disiplin memiliki tujuan untuk menunjukkan sikap baik yang harus dilakukan maupun sikap buruk yang tidak boleh dilakukan oleh seseorang sesuai dengan norma atau peraturan yang ada di masyarakat. Sehingga dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas adalah tindakan seseorang untuk mematuhi dan memahami apa yang boleh dan tidak boleh dilakukan saat berkendara di jalan raya sesuai dengan peraturan lalu lintas. Disiplin berlalu lintas ini dilakukan dengan mematuhi dan memahami rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan batas kecepatan saat berkendara.

Disiplin berlalu lintas dapat dilihat dari 4 aspek menurut Fatnanta (dalam Ruly Fuji Astuti,2015:831-845). Pertama, pemahaman terhadap peraturan lalu lintas yang termuat dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijadikan oleh pengendara sebagai pedoman saat di jalan raya. UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berisikan mengenai apa yang boleh dilakukan

(perintah) dan apa yang tidak boleh dilakukan (larangan) bagi pengguna jalan saat berkendara. Kedua, tanggung jawab atas keselamatan baik pada diri sendiri maupun orang lain akan terwujud jika didukung dengan rasa saling menghargai sesama pengguna jalan raya. Ketiga, kehati-hatian dalam berlalu lintas dapat terwujud dengan adanya rasa ketenangan jiwa yang selalu siap dan tidak lengah dengan kondisi jalan raya saat mengendarai kendaraan bermotor. Kehati-hatian dapat terlihat pada sikap konsentrasi saat berkendara di jalan raya. Keempat, kesiapan diri dan kondisi kendaraan harus tetap terjaga dan diperiksa terlebih dahulu agar tidak membahayakan pengemudi saat berkendara di jalan raya.

Berdasarkan permasalahan diatas maka peneliti ingin melakukan penelitian dengan judul : **“ANALISA PEMAHAMAN MASYARAKAT TERHADAP PERSIMPANGAN”**

1.2 Rumusan Masalah

Mengacu pada latar belakang masalah yang di bahas sebelumnya, diperoleh perumusan masalah yaitu bagaimana tingkat pemahaman Masyarakat terhadap persimpangan?

1.3 Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

Berdasarkan pokok permasalahan yang diatas maka tujuan penelitian ini adalah Untuk mengetahui pemahaman masyarakat terhadap persimpangan Jalan Lintas Tandun - Petapahan, Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Ngaso dan Jalan Padang Luhong - jalan Lingkar Boter.

Adapun manfaat dari penelitian ini yaitu :

1. Bagi pelaku lalu lintas
 - a. Hasil penelitian ini di harapkan dapat di jadikan informasi sebagai pengetahuan bagi pengguna lalu lintas khususnya pengguna jalan daerah Kota Pasir Pengaraian.
2. Bagi mahasiswa dan pemerintah
 - a. Dengan melakukan penelitian ini mahasiswa dapat memperoleh pengalaman dan pengetahuan yang bermanfaat tentang keselamatan terhadap pengguna jalan.

- b. Sebagai syarat dalam menyelesaikan perkuliahan pada Program Sarjana Strata-1 Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Pasis Pengaraian.

1.4 Batasan Masalah

Batasan Masalah di buat agar dalam penulisan ini lebih terarah dan tidak terlalu luas untuk dibahas, maka penulis membuat pembatasan masalah yaitu:

1. Rambu dan Marka yang terletak di persimpangan Jalan yang digunakan di ruas jalan Persimpangan Jalan Lintas Tandun - Petapahan, Persimpangan Jalan Jenderal Sudirman - Jalan Ngaso, Persimpangan Jalan Padang Luhong - Jalan Lingkar Boter.
2. Pengkajian hanya meninjau tentang pemahaman masyarakat terhadap rambu dan marka lalu lintas pada persimpangan.
3. Responden yang dipilih adalah pengguna jalan dan masyarakat yang ada disekitar lingkungan tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian Terdahulu

1. **Andri Alfian (2011)** Dari penelitian yang terdahulu yang berjudul *Alat Pendeteksi Pelanggaran Marka Lalu-Lintas dengan Indikasi Jumlah Pelanggar*, menjelaskan bahwa zaman sekarang seiring dengan banyaknya kepentingan yang dimiliki para pengendara kendaraan tersebut di jalanan, membuat mereka sering kali melupakan mana yang boleh dilakukan dan mana yang tidak boleh dilakukan di sepanjang jalan. Rambu-rambu lalu lintas yang telah ada pun, terkadang tidak memberikan banyak manfaat bagi para pengendara kendaraan.

2. **Charles Edison Chandra (2013)** Dari penelitian yang terdahulu yang berjudul *deteksi marka jalan dan estimasi posisi menggunakan multiresolution hough transform*, menjelaskan bahwa Lane detection merupakan suatu metode untuk mengetahui lokasi dari marka jalan tanpa diketahui terlebih dahulu noise yang terdapat pada lingkungan sekitarnya. Lane detection ini telah menjadi penelitian yang sering dilakukan oleh banyak orang agar bisa menjadi salah satu pendukung driver assistant maupun untuk autonomous navigation yang termasuk bagian dari intelligent transportation system. Namun, penelitian ini masih berlanjut sampai sekarang ini karena masih terdapat banyak masalah-masalah yang belum bisa diselesaikan dalam lane detection ini. Contohnya adalah sulitnya menentukan marka jalannya pada berbagai kondisi, terutama terhadap noise yang ada di lingkungan sekitarnya, seperti bayangan, garis-garis lain yang terdapat pada jalan, dan juga marka jalan yang sudah tidak utuh lagi atau sudah terputus-putus.

3. **Aris Munandar (2012)** Dari penelitian yang terdahulu tentang *Persepsi Masyarakat Terhadap Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas (Apill) Sistem Counter Down Traffic Light Dalam Menciptakan Perilaku Tertib Berkendara Di Kota Yogyakarta*. Penelitian ini menggunakan metode penelitian kualitatif dengan sumber data primer dari observasi, wawancara

serta dokumentasi dengan masyarakat pengguna jalan, Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta, dan Polisi lalu lintas Kota Yogyakarta, sedangkan sumber data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan dengan bantuan buku yang relevan. Teknik pengumpulan data yang digunakan adalah observasi partisipan, wawancara terstruktur, dan dokumentasi. Teknik sampling yang digunakan adalah *purposive sampling*. Instrumen yang digunakan yaitu alat perekam yang menggunakan *hand phone* dan kamera digital untuk mengambil gambar. Validitas data dalam penelitian ini menggunakan teknik triangulasi sumber, dan untuk analisis data menggunakan analisis model interaktif Miles dan Huberman

Hasil penelitian ini adalah persepsi masyarakat terhadap APILL sistem *counter down traffic light* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara di Kota Yogyakarta. Persepsi masyarakat terhadap *counter down* dalam menciptakan perilaku tertib berkendara dirasa kurang (persepsi negatif) karena keberadaan alat ini sering kali disalahgunakan oleh pengguna jalan untuk “mencuri *start*

” saat sedang terburuburu. Persepsi tersebut dipengaruhi oleh faktor internal dan faktor eksternal. Faktor internal antara lain: sikap, motif, *interest*/perhatian, pengalaman masa lalu dan ekspektasi, sedangkan faktor eksternalnya yaitu: target persepsi dan situasi. Peran hukum dalam masyarakat yaitu sebagai kontrol sosial (*social control*) yang mana *counter down* ini dianggap mampu untuk mengatur serta memperlancar lalu lintas saat berada di persimpangan, dan sebagai alat untuk mengubah masyarakat (*socialengineering*) yang mana masyarakat menjadi terbiasa untuk bergerak cepat dan mengefisienkan waktu yang digunakan untuk perjalanan.

4. Ruly Fuji Astuti (2015) Dari penelitian yang terdahulu yang berjudul *disiplin berlalu lintas di jalan raya pada remaja di desa petak, pacet, Mojokerto*, menjelaskan bahwa Disiplin dalam berlalu lintas sangat penting ditumbuhkan untuk mengurangi dampak buruk yang mungkin terjadi pada pengendara motor. Dampak pelanggaran lalu lintas yang mungkin terjadi bagi pelanggar berupa kecelakaan. Berdasarkan jenisnya, ada 3 macam kecelakaan yang dialami oleh remaja yang tidak disiplin dalam berlalu

lintas. Pertama, kecelakaan ringan berupa kerusakan yang terjadi pada kendaraan atau barang yang dimiliki pelanggar. Kedua, kecelakaan sedang yaitu kecelakaan yang berupa luka ringan dan kerusakan barang atau kendaraan milik pelanggar lalu lintas maupun korban. Ketiga, kecelakaan berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka berat maupun kematian bagi pelanggar atau pengguna jalan lain yang menjadi korban kecelakaan. Disiplin berlalu lintas dapat dilihat dari 4 aspek menurut Fatnanta (dalam Wardana, 2009:14). Pertama, pemahaman terhadap peraturan lalu lintas yang termuat dalam UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dijadikan oleh pengendara sebagai pedoman saat di jalan raya. UU Lalu Lintas dan Angkutan Jalan berisikan mengenai apa yang boleh dilakukan (perintah) dan apa yang tidak boleh dilakukan (larangan) bagi pengguna jalan saat berkendara motor. Kedua, tanggung jawab atas keselamatan baik pada diri sendiri maupun orang lain akan terwujud jika didukung dengan rasa saling menghargai sesama pengguna jalan raya. Ketiga, kehati-hatian dalam berlalu lintas dapat terwujud dengan adanya rasa ketenangan jiwa yang selalu siap dan tidak lengah dengan kondisi jalan raya saat mengendarai kendaraan bermotor. Kehatihan dapat terlihat pada sikap konsentrasi saat berkendara di jalan raya. Keempat, kesiapan diri dan kondisi kendaraan harus tetap terjaga dan diperiksa terlebih dahulu agar tidak membahayakan pengemudi saat berkendara di jalan raya.

5. Wesli (2013) Dari penelitian yang terdahulu yang berjudul *kajian kebutuhan lampu lalu lintas pada simpang 6 kutablang lhokseumawe*, menjelaskan bahwa Beban lalu lintas yang meningkat dari waktu ke waktu menyebabkan Simpang Kutablang sering terjadi kemacetan pada kondisi tertentu sehingga tingkat pelayanannya menjadi semakin rendah, hal ini disebabkan karena pada simpang tersebut belum dipasang lampu lalu lintas (*traffic light*). Untuk meningkatkan tingkat pelayanannya perlu suatu kajian terhadap kebutuhan lampu lalu lintas baik pada saat ini maupun prediksi ke depannya.

2.2 Keaslian Penelitian

Penelitian ini memang mempunyai kemiripan dengan penelitian terdahulu tetapi di per tegas lagi terhadap perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya diantaranya yaitu:

- a) Tempat penelitian dilakukan di Persimpangan Jalan Lintas Tandun-Petapahan, Persimpangan Jalan Jenderal Sudirman-Jalan Ngaso, Persimpangan Jalan Padang Luhong-Jalan Lingkar Boter.

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Pengertian Masyarakat

Dalam bahasa Inggris masyarakat disebut *society*, asal kata *sociotus* yang berarti kawan. Adapun kata “masyarakat” berasal dari bahasa Arab, yaitu *syirk* yang artinya bergaul, ini karena ada bentuk-bentuk aturan hidup, yang bukan disebabkan manusia sebagai perseorangan, melainkan oleh unsur-unsur kekuatan lain dalam lingkungan sosial yang merupakan kesatuan.

Menurut Koenjaraningrat (2012:122) “masyarakat merupakan kesatuan hidup manusia yang berinteraksi sesuai dengan sistem adat istiadat tertentu yang sifatnya berkesinambungan dan terikat oleh suatu rasa identitas bersama.”

3.2 Pemahaman Masyarakat

Makna pemahaman dapat dijelaskan secara etimologi dan terminologi, secara etimologi pemahaman berasal dari kata paham yang menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) diartikan sebagai pengertian, pendapat, pikiran dan aliran, pandangan dan mengerti benar sedangkan pemahaman sendiri diartikan menurut kamus besar Indonesia (KBBI) adalah proses, cara, perbuatan memahami atau memahamkan.

Secara terminologi pemahaman dapat dijelaskan menurut Sudirman, ia mengungkapkan pemahaman adalah suatu kemampuan seseorang dalam mengartikan, menafsirkan, dan menerjemahkan atau menyatakan sesuatu dengan caranya tersendiri tentang pengetahuan yang pernah diterimanya.

Selain itu pendapat secara tersirat mengisyaratkan bahwa pemahaman tidak hanya dipahami secara abstrak tetapi juga secara kongkret bahwa seseorang tersebut telah memahami sesuatu, bisa dilihat dari defenisinya dari sisi kemampuan seseorang dalam mengartikan, menafsirkan menerjemahkan.

3.3 Rambu Lalu lintas

Menurut Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 Tentang Rambu-rambu Lalu Lintas di Jalan, rambu lalu lintas adalah salah satu alat perlengkapan jalan dalam bentuk tertentu yang memuat lambang, huruf, angka, kalimat dan/atau perpaduan di antaranya, yang digunakan untuk memberikan peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pemakai jalan. Rambu lalu lintas dibuat untuk menciptakan kelancaran, keteraturan dan keselamatan dalam berkendara. Marka jalan dan rambu-rambu merupakan objek untuk menyampaikan informasi atau perintah maupun petunjuk bagi pemakai jalan. Berdasarkan jenis dan fungsinya, maka rambu - rambu lalu lintas dapat dibedakan menjadi empat yaitu:

a. Rambu Peringatan

Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya atau tempat berbahaya di bagian jalan di depannya. Rambu peringatan ditempatkan sekurang-kurangnya pada jarak 50 meter atau pada jarak tertentu sebelum tempat bahaya dengan memperhatikan kondisi lalu lintas, cuaca dan keadaan jalan yang disebabkan oleh faktor geografis, geometris, dan permukaan jalan. Bentuk rambu peringatan adalah bujur sangkar dan empat persegi panjang. Warna dasar rambu peringatan berwarna kuning dengan lambang atau tulisan berwarna hitam. Rambu peringatan dapat dilengkapi dengan papan tambahan. Jarak antara rambu dan permulaan bagian jalan yang berbahaya, dapat dinyatakan dengan papan tambahan apabila jarak antara rambu dan permulaan bagian jalan yang berbahaya tersebut tidak dapat diduga oleh pemakai jalan dan tidak sesuai dengan keadaan biasa. Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 70 macam, mulai dari peringatan tikungan ke kiri sampai Peringatan Bahaya Tanah Longsor.

b. Rambu Larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pemakai jalan. Rambu larangan ditempatkan sedekat mungkin dengan titik larangan dimulai. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk lain pada jarak yang layak sebelum titik larangan dimulai. Rambu larangan dapat dilengkapi dengan papan tambahan. Bentuk rambu larangan dapat berupa segi delapan sama sisi, segitiga sama sisi dengan titik-titik sudutnya dibulatkan, silang dengan ujung-ujungnya diruncingkan, lingkaran dan empat persegi panjang. Adapun warna dasar rambu larangan berwarna putih dan lambang atau tulisan berwarna hitam atau merah. Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 49 macam, mulai dari Larangan Berjalan Terus (STOP) sampai Dilarang Mendahului Dari Sebelah Kiri.

c. Rambu Perintah

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pemakai jalan. Rambu perintah wajib ditempatkan sedekat mungkin dengan titik kewajiban dimulai. Untuk memberikan petunjuk pendahuluan pada pemakai jalan dapat ditempatkan rambu petunjuk pada jarak yang layak sebelum titik kewajiban dimulai. Rambu perintah juga dapat dilengkapi dengan papan tambahan. Warna dasar rambu perintah berwarna biru dengan lambang atau tulisan berwarna putih serta merah untuk garis serong sebagai batas akhir perintah. Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 22 macam, mulai dari Perintah Mengikuti Arah Kiri sampai Batas Akhir Memakai Rantai Pada Ban.

d. Rambu Petunjuk

Rambu petunjuk digunakan untuk menyatakan petunjuk mengenai jurusan, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, fasilitas dan lain-lain bagi pemakai jalan. Rambu petunjuk ditempatkan sedemikian rupa sehingga mempunyai daya guna sebesar-besarnya dengan memperhatikan keadaan jalan dan kondisi lalu lintas. Rambu petunjuk dapat diulangi dengan

ketentuan jarak antara rambu dan objek yang dinyatakan pada rambu tersebut dapat dinyatakan dengan papan tambahan. Rambu petunjuk yang menyatakan tempat fasilitas umum, batas wilayah suatu daerah, situasi jalan, dan rambu berupa kata-kata serta tempat khusus dinyatakan dengan warna dasar biru. Rambu petunjuk pendahuluan jurusan rambu petunjuk jurusan dan rambu penegas jurusan yang menyatakan petunjuk arah untuk mencapai tujuan antara lain kota, daerah/ wilayah serta rambu yang menyatakan nama jalan dinyatakan dengan warna dasar hijau dengan lambang dan/atau tulisan warna putih. Khusus rambu petunjuk jurusan kawasan dan objek wisata dinyatakan dengan warna dasar cokelat dengan lambang dan/atau tulisan warna putih. Adapun jumlah rambu peringatan sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 lampiran I adalah 64 macam, mulai dari petunjuk Persimpangan Jalan sampai Nama Jalan. Secara keseluruhan jumlah rambu-rambu lalu lintas sesuai dengan Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 61 tahun 1993 adalah 205 macam. Hal ini tentu akan sulit bagi pengendara untuk menghafalnya. Namun berdasarkan publikasi yang dilakukan oleh pihak kepolisian, maka pengendara minimal hendaknya memahami dan mentaati 7 rambu lalu lintas. Hal ini karena pelanggaran yang paling sering dilakukan oleh pengendara dan merugikan pengguna jalan yang lain adalah melanggar ke 7 rambu tersebut. Adapun ke 7 rambu tersebut adalah Dilarang Parkir, Dilarang Berhenti, Dilarang Belok, Dilarang Putar Balik, Melebihi Batas Kecepatan, Lampu APILL, dan Dilarang Mendahului.

3.4 Marka

Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka jalan diatur dalam peraturan menteri perhubungan Nomor 34 tahun 2004. Berdasarkan posisinya marka jalan dikelompokkan menjadi :

1. Marka Membujur

a. Marka membujur berupa garis utuh

Marka membujur berupa garis utuh berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut. Marka membujur berupa satu garis utuh dipergunakan juga untuk menandakan tepi jalur lalu lintas. Marka membujur berupa garis utuh harus digunakan pada lokasi:Menjelang persimpangan sebagai pengganti garis putus-putus pemisah arah lajur. Garis utuh harus didahului dengan garis putus-putus sebagai peringatan.Pada jalan yang jarak pandangannya terbatas seperti di tikungan yang berguna untuk melarang kendaraan yang akan mendahului kendaraan lain pada lokasi tersebut.

b. Marka membujur dengan garis putus-putus

Marka membujur dengan garis putus-putus memiliki fungsi yaitu : Mengarahkan lalu lintas, Memperingatkan akan ada marka membujur berupa garis utuh di depan dan sebagai pembatas jalur pada jalan 2 (dua) arah.

c. Marka membujur garis ganda

Marka membujur berupa garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus memiliki arti :Lalu lintas yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintas garis ganda tersebut.Lalu lintas yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintas garis ganda tersebut.

2. Marka Melintang

Marka melintang berupa garis utuh menyatakan batas berhenti kendaraan yang diwajibkan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu larangan. Marka melintang ditempatkan bersama dengan rambu larangan wajib berhenti sesaat atau alat pemberi isyarat lalu lintas pada tempat yang memungkinkan pengemudi dapat melihat dengan jelas yang datang dari persimpangan lainnya. Marka melintang berupa garis berhenti juga bisa dilengkapi dengan garis membujur atau tulisan “STOP” pada permukaan jalannya.

1. Marka Serong

Marka serong adalah tanda yang membentuk garis utuh yang tidak termasuk dalam pengertian marka membujur atau marka melintang. Marka serong berguna menyatakan suatu daerah permukaan jalan yang bukan merupakan jalur lintas kendaraan. Pembagian marka serong antara lain :Marka serong berupa garis utuh dilarang dilintasi kendaraan dan pemberitahuan awal sudah mendekati pulau lalu lintas. Marka serong berupa garis putus-putus untuk menyatakan pemberitahuan awal atau akhir pemisah jalan, pengaruh lalu lintas dan pulau lalu lintas.

2. Marka Lambang

Marka lambang berupa panah, segitiga, atau tulisan, dipergunakan untuk mengulangi maksud rambu-rambu lalu lintas atau untuk memberitahukan pemakai jalan yang tidak dinyatakan dengan rambu lalu lintas jalan. Marka lambang digunakan khusus untuk menyatakan tempat pemberhentian mobil bus, untuk menaikkan dan menurunkan penumpang. Di samping digunakan juga untuk menyatakan pemisahan arus lalu lintas sebelum mendekati persimpangan yang tanda lambangnya berbentuk panah.

3.5 Disiplin Berlalu Lintas

Disiplin dalam kamus bahasa Indonesia Diknas (1999) menjelaskan bahwa suatu ketaatan atau kepatuhan seseorang terhadap peraturan atau tata tertib. Diharjo (dalam Asnawi, 1999) menjelaskan bahwa disiplin sebagai suatu sikap mental yang mengandung kerelaan untuk mematuhi semua ketentuan, peraturan, dan norma-norma yang berlaku dalam menunaikan tugas dan tanggung jawab. Wahyono (2001) menyatakan, disatu sisi disiplin merupakan sebuah modifikasi perilaku, baik untuk memperkuat, meningkatkan, maupun untuk memperbaiki seseorang. Di sisi lain, disiplin mengandung sebuah kontrol terhadap perilaku-perilaku yang telah dibuat berdasarkan peraturan dan standar-standar tertentu. Lebih lanjut Hurlock (1992), menjelaskan bahwa disiplin adalah suatu sikap mental dan tingkah laku untuk patuh (*to comply*) dan taat (*to obey*) akan norma-norma, aturannya, dan nilai-nilai kehidupan yang berlaku sehingga dapat menuntun perilaku individu tersebut sesuai dengan norma yang ada.

Seseorang dikatakan disiplin dalam berlalu lintas jika mematuhi peraturan tentang apa yang boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam bentuk rambu rambu atau tidak. Prijodarminto (dalam Tu'u, 2004) menjelaskan bahwa disiplin adalah suatu kondisi yang tercipta dan terbentuk melalui proses dari serangkaian perilaku yang menunjukkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, kesetiaan, keteraturan dan ketertarikan. Rachman (dalam Tu'u, 2004) menyatakan bahwa disiplin sebagai upaya mengendalikan diri dan sikap mental individu atau masyarakat dalam mengembangkan kepatuhan dan ketaatan terhadap peraturan dan tata tertib berdasarkan dorongan dan kesadaran yang muncul dari dalam hatinya. Yang dimaksud dengan lalu lintas adalah satu kesatuan system yang terdiri atas lalu lintas, rambu-rambu lalu lintas, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan serta pengelolanya. Sesuai yang tertera dalam Undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, Pasal 1 ayat 1 : “ Lalu lintas angkutan jalan adalah satu kesatuan system yang terdiri atas lalu lintas, angkutan jalan, jaringan lalu lintas dan angkutan jalan, prasarana lalu lintas dan angkutan jalan, kendaraan, pengemudi, pengguna jalan, serta pengelolanya. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa disiplin berlalu lintas yaitu sikap patuh dan taat pengemudi dan pengguna jalan terhadap peraturan dan tata tertib yang ada di ruang lalu lintas.

3.6Aspek-Aspek Kedisiplinan Berlalu lintas

Disiplin berlalu lintas dapat di lihat dari 4 aspek menurut Fatnanta (dalam Ruly Fuji Astuti, 2015:832) yaitu:

a. Pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas

Pengetahuan tentang peraturan berlalu lintas beserta ketentuan-ketentuannya harus dimiliki dengan baik oleh pengendara pada saat menggunakan lalu lintas, hal ini akan berpengaruh terhadap daya tanggap, penyesuaian diri, dan daya analogi terhadap keadaan atau suasana lapangan maupun kondisi kendaraan yang dikemudikan nya. Kemungkinan terjadinya kecelakaan relatif kecil, pengemudi akan tetap tanggap terhadap makna yang terkandung dalam rambu-rambu lalu lintas yang dilihatnya.

b. Kesiapan Diri dan Kendaraan yang Digunakan

pengendara diwajibkan memeriksa kendaraannya apakah layak jalan atau tidak, sebelum berkendara di jalan raya. pengendara juga harus dalam keadaan sehat jasmani dan rohani serta normal, agar dalam berkendara tidak membahayakan dirinya dan orang lain. Sehingga dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan raya.

c. Tanggung jawab terhadap keselamatan diri dan Keselamatan Orang lain

Sebagai pemakai jalan harus bertanggung jawab menjaga keselamatan diri sendiri dan juga orang lain yang berada di jalan.

d. Kehati-hatian dan kewaspadaan

Sebagai seorang pengendara yang baik seorang pengendara harus berhati-hati dan waspada dalam berkendara di jalan, dengan kehati-hatian dan kewaspadaan dari pengendara akan dapat menjaga keselamatan dirinya dan pengguna jalan lainnya serta dapat mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara, dengan meningkatkan disiplin pengendara dapat menambah tingkat keselamatan berlalu lintas. Menurut Bungin (dalam Sarinah Sihombing, 2017:76) disiplin berlalu lintas terdiri dari Pemahaman peraturan-peraturan lalu lintas, Tanggung jawab diri atas keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian, dan Kesiapan diri dan Kondisi Kendaraan.

3.7 Pengetahuan Kendaraan

Pengetahuan merupakan pengertian atau pemahaman seseorang terhadap sesuatu yang didapatkan melalui proses belajar. Model *Experiential Learning* yang mulai diperkenalkan oleh David Kolb pada tahun 1984 menjelaskan bahwa pada model ini mendefinisikan belajar sebagai proses bagaimana pengetahuan diciptakan melalui perubahan bentuk pengalaman. Pengetahuan diakibatkan oleh kombinasi pemahaman dan mentransformasikan pengalaman (Kolb, 1984 dalam Sternberg & Zhang, 2000).

Pentingnya pengetahuan berlalu lintas bagi masyarakat karena dengan mengetahui tata cara tertib berlalu lintas masyarakat akan lebih mudah untuk menaati peraturan lalu lintas, mana yang boleh dilakukan dan mana yang tidak boleh dilakukan. Dewasa ini perkembangan kendaraan bermotor khususnya sepeda motor sangat pesat yang menimbulkan dampak positif maupun negatif. Dampak positif dengan menggunakan kendaraan sepeda motor akan lebih mempersingkat waktu tempuh atau lebih efisien. Sebaliknya penggunaan sepeda motor yang tidak sesuai dengan peruntukannya dapat menimbulkan hal yang negatif seperti pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas jika digunakan oleh seseorang yang belum mengetahui tata cara tertib berlalu lintas.

Selain itu berbagai pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas yang terjadi disebabkan salah satunya oleh rendahnya pengetahuan pengendara mengenai tata cara tertib berlalu lintas. Pengetahuan pengendara terhadap aturan simpang prioritas dibutuhkan demi kelancaran dalam berlalu lintas. Dengan adanya pengetahuan menyebabkan seorang pengendara akan bertindak menaati peraturan atau tidak.

3.8 Perilaku Pengendara

Perilaku manusia merupakan suatu kejadian yang kompleks yang berupa gerakan dan dapat diamati dari luar (Kluytmans, 2006). Karakteristik perilaku individu dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor seperti motif, nilai-nilai, sifat kepribadian, dan sikap yang saling berinteraksi satu sama lain yang kemudian berinteraksi dengan faktor-faktor lingkungan dalam penentuan perilaku. Faktor lingkungan memiliki pengaruh besar dalam menentukan perilaku, dan terkadang kekuatannya lebih besar daripada karakteristik individu itu sendiri. Hal inilah yang menyebabkan prediksi perilaku lebih kompleks (Azwar, 1995).

Pola perilaku yang kompleks dapat diperoleh dari proses belajar dengan meniru dan belajar melalui pengertian. Manusia dapat belajar berperilaku tertentu dalam suatu lingkungan untuk dapat bertahan. Penyesuaian perilaku diri sendiri dan penyesuaian dari lingkungan ini

menunjukkan bahwa manusia mampu beradaptasi dalam berbagai lingkungan baru dan tahu bagaimana harus bertindak (Kluytmans, 2006).

3.9 Persimpangan

Simpang adalah suatu area yang kritis pada suatu jalan raya yang merupakan tempat titik konflik dan tempat kemacetan karena bertemunya dua ruas jalan atau lebih (Pignataro, 1973). Menurut Morlok (1991), Persimpangan merupakan daerah pertemuan dua atau lebih ruas jalan, bergabung, berpotongan atau bersilang. Persimpangan juga dapat disebut sebagai pertemuan antara dua jalan atau lebih, baik sebidang maupun tidak sebidang atau titik jaringan jalan dimana jalan-jalan bertemu dan lintasan jalan saling berpotongan.

Persimpangan dapat dibagi atas dua jenis, yaitu:

1. Persimpangan sebidang (*At Grade Intersection*)

Merupakan pertemuan dua atau lebih jalan raya dalam satu bidang yang mempunyai elevasi yang sama. Desain persimpangan ini berbentuk huruf T, huruf Y, persimpangan empat kaki dan persimpangan dengan banyak kaki.

2. Persimpangan tak sebidang (*Grade Separate Intersection*)

Merupakan suatu persimpangan dimana jalan yang satu dengan jalan yang lainnya tidak saling bertemu dalam satu bidang dan mempunyai beda tinggi (elevasi) antara keduanya.

3.10 Analisa Deskriptif

- a. Verifikasi data Yaitu memeriksa kembali kuesioner yang telah diisi oleh responden untuk memastikan apakah semua pertanyaan sudah dijawab dengan lengkap oleh responden.
- b. Menghitung nilai jawaban
- c. Menghitung nilai TCR masing-masing kategori jawaban dari deskriptif variabel, maka dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{TCR} = \text{RS/N} \times 100$$

Dimana:

TCR = Tingkat Capaian Responden

RS = Rata-rata Skor Jawaban Responden

N = Nilai Skor Jawaban Maksimum

Sudjana (2009:15), menyatakan bahwa kriteria nilai tingkat capaian responden (TCR) dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

3.1 Tabel Klasifikasi Tingkat Capaian Responden/Kesesuaian Responden

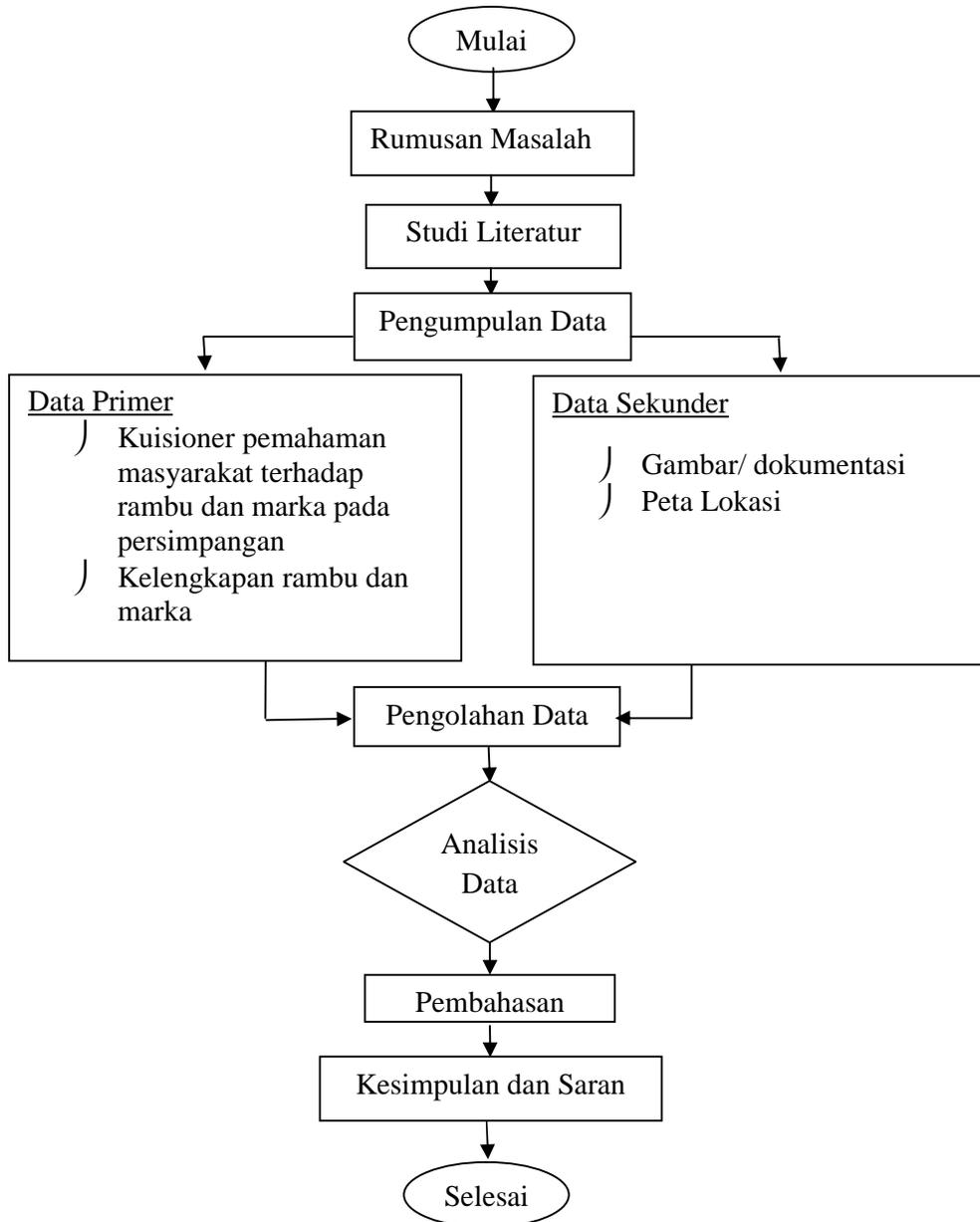
No	Tingkat Capaian Responden	Kriteria
1	90% - 100%	Sangat Baik
2	80% - 89,99%	Baik
3	65% - 79,99%	Cukup Baik
4	55% - 64,99%	Kurang Baik
5	0% - 54,99%	Tidak Baik

Sumber: Sudjana 2009

BAB IV METODOLOGI PENELITIAN

4.1 Metode Penelitian

Untuk dapat lebih mengarah pada jalannya penelitian dan dapat menghasilkan penelitian yang cermat dan teliti, maka dibutuhkan adanya bagan aliran penelitian sebagai pedoman pelaksanaan seperti di bawah ini:



Gambar 4. 1 Bagan Alir Penelitian

4.2 Lokasi Penelitian

Lokasi penelitian ini dilakukan di ruas jalan Kota Pasir Pengaraian di Persimpangan Jalan Lintas Tandun-Petapahan, Persimpangan Jalan Jenderal Sudirman-Jalan Ngaso, Persimpangan Jalan Padang Luhong-Jalan Lingkar Boter. Yang menjadi kajian dalam penelitian ini adalah pemahaman masyarakat terhadap rambu lalu lintas dan marka pada persimpangan.

4.3 Rancangan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian diperlukan suatu rancangan penelitian agar dapat membantu dalam menentukan langkah-langkah penelitian. Rancangan penelitian di harapkan dapat memperlancar dalam mencapai sasaran sesuai dengan yang di inginkan. Kegiatan penelitian ini dilakukan dengan teratur, yaitu dengan tahapan yang sistematis yang berupa:

1. Pengumpulan data dasar penelitian yang dilakukan di lapangan dengan pengambilan data yang telah ada sebagai pendukung di awal.
2. Data dari lapangan kemudian diolah dalam bentuk perhitungan sistematis yang saling terkait dan untuk selanjutnya dipakai sebagai dasar analisis.
3. Kajian tersebut dapat dilakukan melalui penganalisaan terhadap data primer dan sekunder yang diperoleh dari survey ke lapangan.
4. Berdasarkan suatu perumusan yang akan di gunakan yang berasal dari studi pustaka selanjutnya dilakukan analisis data. Hasil dari analisis data tersebut akan di pakai sebagai dasar pembuatan kesimpulan sehingga akan muncul saran-saran.

4.4 Pengumpulan Data

Data yang ditampilkan terdiri dari data primer dan data sekunder.

4.5 Data Primer

Data primer adalah data yang dikumpulkan ataupun diperoleh langsung dari lapangan. Tujuan dari pengambilan data primer adalah untuk mencari data yang sifatnya merupakan data yang memiliki tingkat keakuratan yang tinggi.

4.6 Data Sekunder

Data sekunder merupakan data penunjang yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan yang diambil dari instansi-instansi terkait seperti kementerian pekerjaan umum, Dinas perhubungan, hasil penelitian terdahulu, data dari internet dan lain sebagainya. Tujuan dari pengumpulan data sekunder ini adalah untuk mendapatkan data instansi yang selanjutnya akan diolah dan dianalisis.

4.7 Variabel Penelitian

VARIABEL	SUB VARIABEL	INDIKATOR VARIABEL
Analisa Tingkat Pemahaman Masyarakat Terhadap Persimpangan	A. Pemahaman masyarakat terhadap persimpangan dan rambu-rambu lalu lintas	<ul style="list-style-type: none">) Mengetahui aturan dan larangan dipersimpangan) Rambu-rambu lalu lintas) Marka lalu lintas) Alat pemberi isyarat lalu lintas
	B. Keselamatan diri dan orang lain	<ul style="list-style-type: none">) Memberi isyarat lampu petunjuk arah) Memberi isyarat berpindah jalur) Mengutamakan lajur kiri) Mengutamakan keselamatan pejalan kaki
	C. Aspek kehati-hatian dan tanggung jawab menjaga simpangan	<ul style="list-style-type: none">) Tidak parkir di bahu jalan) Berboncengan maksimal 1 orang) Tidak menggunakan

		ponsel saat berkendara J Menyalakan lampu utama pada siang hari
	D. Kesiapan diri, kendaraan dan kondisi persimpangan	J Lampu Rem J Lampu Utama J Alat Pengukur Kecepatan/speedometer J Membawa Sim J Penerangan persimpangan

Sumber : Ruly Puji Astuti 2015

4.8 Instrumen Penelitian

Dalam operasionalisasi variabel ini semua variabel diukur oleh instrumen pengukur dalam bentuk kuesioner yang memenuhi pernyataan-pernyataan tipe skala likert. Skala likert menurut sugiyono (2012:86) yaitu “skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat dan persepsi seorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial”. Skor setiap pernyataan pada kuesioner dapat dilihat pada tabel dibawah ini.

4.2 Tabel Skala Pengukuran Model Likert

No	Keterangan	Nilai
1	Benar	3
2	Salah	1

Sumber: Sugiyono 2012

4.3 Tabel Skala Pengukuran Model Likert

No	Keterangan	Nilai
1	Tidak Pernah	1
2	Kadang-kadang	2
3	Sering	3
4	Selalu	4

Sumber: Sugiyono 2012

4.9 Teknik Analisa Data

Menurut Sugiyono (2008:132) skala likert digunakan untuk mengukur sikap pendapat dan persepsi seseorang atau kelompok orang tentang fenomena sosial. sehingga untuk mengetahui pengukuran jawaban responden pada penelitian ini.

1. Analisa Deskriptif

- a. Verifikasi data Yaitu memeriksa kembali kuesioner yang telah diisi oleh responden untuk memastikan apakah semua pertanyaan sudah dijawab dengan lengkap oleh responden.
- b. Menghitung nilai jawaban
- c. Menghitung nilai TCR masing-masing kategori jawaban dari deskriptif variabel, maka dapat dihitung dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$\text{TCR} = \text{RS}/\text{N} \times 100$$

Dimana:

TCR = Tingkat Capaian Responden

RS = Rata-rata Skor Jawaban Responden

N = Nilai Skor Jawaban Maksimum

Sudjana (2009:15), menyatakan bahwa kriteria nilai tingkat capaian responden (TCR) dapat diklasifikasikan sebagai berikut:

4.1 Tabel Klasifikasi Tingkat Capaian Responden/Kesesuaian Responden

No	Tingkat Capaian Responden	Kriteria
1	90% - 100%	Sangat Baik
2	80% - 89,99%	Baik
3	65% - 79,99%	Cukup Baik
4	55% - 64,99%	Kurang Baik
5	0% - 54,99%	Tidak Baik

Sumber: Sudjana 2012