

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang Penulisan**

Jalur Sitinjau Lauik merupakan salah satu jalur akses yang digunakan untuk keluar masuk Kota Padang yang merupakan ibu kota Provinsi Sumatera Barat. Jalur yang memiliki rute yaitu Kota Padang-Arosuka-Solok ini merupakan jalur penting bagi perekonomian khususnya bagi masyarakat Kota Padang dan umumnya bagi masyarakat Provinsi Sumatera Barat. Setiap harinya berbagai jenis kendaraan seperti bus, truk, mobil pribadi, hingga kendaraan roda dua melintasi jalur ini.

Kendaraan-kendaraan tersebut baik dari Kota Padang maupun yang menuju ke Kota Padang yang berasal dari berbagai wilayah yang ada di Sumatera Barat dan sejumlah Provinsi lainnya di Indonesia. Hal inilah yang menjadikan jalur Sitinjau Lauik sebagai salah satu jalur nasional yang ada di Provinsi Sumatera Barat. Berada pada topografi daerah yang berbukit-bukit dengan lereng-lereng dengan kemiringan bervariasi menyebabkan daerah ini rawan longsor saat musim hujan tiba. Longsor tersebut kerap kali mengakibatkan terputusnya jalur transportasi di Jalur Sitinjau Lauik ini.

Selain terjadinya longsor yang sering terjadi pada akses jalan Sitinjau Lauik yaitu kecelakaan, Sitinjau Lauik memiliki medan jalan yang curam dengan tikungan tajam, ini yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas kerap terjadi di jalur tersebut. Kejadian yang kerap terjadi di Sitinjau Lauik merupakan tabrakan beruntun hingga menimbulkan korban jiwa. Kecelakaan yang kerap terjadi berupa truk, mobil, dan sepeda motor penyebab terjadinya kecelakaan di Sitinjau Lauik tersebut yaitu adanya kendaraan yang remnya blong.

Menurut Undang-Undang Republik Indonesia No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang melibatkan kendaraan bermotor dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan atau kerugian harta benda. Pada sisi lain keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan dan lingkungan,

secara singkat dapat dipertegas bahwa keselamatan lalu lintas adalah keadaan terhindarnya pengguna jalan dan masyarakat dari kecelakaan lalu lintas.

Menurut Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, (2006) Pengertian kecelakaan yang bersifat filosofis merumuskan kecelakaan sebagai suatu kejadian yang jarang, bersifat acak, melibatkan banyak 10 faktor (multi-faktor), didahului oleh situasi ketika satu orang atau lebih melakukan kesalahan dalam mengantisipasi kondisi lingkungan. Didefinisikan bersifat multi-faktor karena kecelakaan melibatkan banyak faktor yang saling berkaitan dan saling mempengaruhi. Secara umum ada tiga faktor utama penyebab kecelakaan, yaitu manusia, kendaraan, serta jalan dan lingkungan. Ketiga faktor tersebut dapat berkombinasi dalam menyebabkan kecelakaan. Pengemudi yang mengantuk dapat bergabung dengan cuaca yang buruk, kondisi perkerasan yang rusak dan tergenang air, lingkungan sisi jalan yang berbahaya atau jarak pandang yang terbatas sehingga terjadi kecelakaan fatal yang di akibatkan oleh rem blong.

Menurut Hobbs (1979) dalam Swari (2013) mengelompokkan faktor-faktor penyebab kecelakaan menjadi tiga kelompok, yaitu : faktor pemakai jalan (manusia), faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan. (Warpani, 2001) bafaktor manusia sebagai pengguna jalan dapat dipilah menjadi dua golongan, yaitu:

- a. Pengemudi, termasuk pengemudi kendaraan tak bermotor
- b. Pejalan kaki, termasuk para pedagang asongan, pedagang kaki lima, dan lain-lain.

Tingkah laku pribadi pengemudi di dalam arus lalu lintas adalah faktor yang menentukan karakteristik lalu lintas yang terjadi. Bertambahnya usia atau orang yang lebih tua akan lebih banyak mengalami kecelakaan karena reflek pengemudi menjadi lebih lambat dan kemampuan fisik tertentu akan menurun (Oglesby, 1988).

Beberapa faktor lain yang kemungkinan jadi penyebab kecelakaan di Sitinjau Lauik, yaitu jalan ditikungan tidak rata, sistem drainase yang buruk di Sitinjau Lauik. Saat hujan deras, air akan memenuhi jalan dan mengalir deras sehingga potensi genangan air yang besar. Temuan selanjutnya adalah, koefisien gesek jalannya sangat kecil, jalan jadi licin untuk mobil berpengerak depan pasti tergelincir, tidak kuat untuk naik tanjakan.

Kepala Balai Pengelola Transportasi Darat (BPTD) Wilayah III Provinsi Sumbar, Kementerian Perhubungan (Kemenhub), mengatakan berdasarkan catatan Komite Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT), tahun lalu ada 36 kecelakaan yang terjadi di lokasi sitinjau lauik yang telah di lalui banyaknya kendaraan menikung dan adanya tanjakan yang perlu dilalui pengguna jalan tikungan yang memiliki kemiringan 45 derajat itu tidak memungkinkan untuk dua kendaraan besar berpapasan, ntuk menghindari kecelakaan di Sitinjau Lauik, BPTD telah menyiapkan mitigasi berupa rambu-rambu jalan dan berbeda dengan pemasangan di ruas jalan yang tidak terlalu ekstrem. Memasanginya di lokasi ekstrem juga butuh tahanan karena ruangnya sempit justru bisa membahayakan.

Berdasarkan kondisi jalan Sitinjau Lauik yang berada di kota Padang, maka dilakukan penelitian tentang perencanaan lajur pemberhentian darurat sebagai upaya dalam mewujudkan pelayanan jalan yang optimal sehingga dapat memberikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan bagi pengendara. Adapun lokasi untuk penelitian terdapat pada **Gambar 1.1 dan Gambar 1.2**.



**Gambar 1.1** Peta Lokasi Objek Penelitian Sitinjau Lauik Panorama I



**Gambar 1.2** Lokasi Eksisting Objek Penelitian Sitinjau Lauik Panorama I

## 1.2 Tujuan dan Manfaat

Adapun tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Menghitung panjang lintasan jalur pemberhentian darurat di lokasi Sitinjau Lauik Panorama I
2. Merencanakan Struktur bangunan atas jalur pemberhentian darurat yang meliputi balok, pelat, pagar pengaman dan pilar.
3. Merencanakan disain permodelan (3D) jalur pemberhentian darurat di Sitinjau Lauik Panorama I.

Adapun manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Memberikan masukan pembangunan lajur pemberhentian darurat.
2. Memberikan keamanan, keselamatan dan kenyamanan bagi pengendara.
3. Mengurangi resiko kecelakaan yang sering terjadi di lokasi Sitinjau Lauik Panorama I.

## 1.3 Batasan Masalah

Permasalahan pada rute jalan Sitinjau Lauik dalam penelitian ini antara lain :

1. Penelitian ini di lakukan di lokasi tikungan Sitinjau Lauik lebih tepatnya di Panorama I.

2. Data yang dibutuhkan dalam penelitian ini meliputi volume kendaraan, kecepatan.
3. Peraturan yang digunakan pada penelitian ini yaitu Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan.
4. Pedoman Bidang Jalan dan Jembatan No.05/P/BM2022 Perencanaan Jalur Pemberhentian Darurat Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat Direktorat Jenderal Bina Marga.
5. Perencanaan dan mendesain penempatan pemberhentian darurat pada jalur lurus Sitinjau Lauik Panorama I.

#### **1.4 Sistematika Penulisan**

Sistematika penulisan ini berisi tentang kerangka-kerangka acuan. Kerangka-kerangka acuan akan di jelaskan sebagai :

##### **Bab I Pendahuluan**

Bab ini berisi penjelasan umum yang meliputi latar belakang, tujuan penulisan, manfaat penulisan, batasan masalah, dan sistematika penulisan tugas akhir.

##### **Bab II Tinjauan Pustaka**

Pada bab ini memuat tentang teori-teori dasar yang mendukung dan selanjutnya akan digunakan dalam pemecahan masalah.

##### **Bab III Metodologi Penelitian**

Pada bab ini memuat tentang metodologi penelitian, objek penelitian, subjek penelitian, variabel penelitian, alat dan bahan penelitian, prosedur penelitian, metode pengumpulan data, metode analisa data, seta diagram alur penelitian.

##### **Bab IV Hasil dan Pembahasan**

Pada bab ini memuat tentang data-data yang telah di peroleh dalam penelitian yang selanjutnya akan digunakan dalam proses analisis data.

##### **Bab V Penutup**

Pada bab ini memuat tentang kesimpulan dari hasil penelitian dan saran dari penulis.