

## **TUGAS AKHIR**

### **TINGKAT KEPATUHAN MASYARAKAT PENGGUNA JALAN TERHADAP FUNGSI RAMBU DAN MARKA JALAN DI SIMPANG PASAR PALAPA BRAYAN KOTA MEDAN**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh  
Gelar Sarjana Teknik Sipil (S.T) Pada Fakultas Teknik  
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

**Disusun Oleh:**

**ALPI SAHRIN SIREGAR**  
**1707210190**



# **UMSU**

**Unggul | Cerdas | Terpercaya**

**PROGAM STUDI TEKNIK SIPIL**

**FAKULTAS TEKNIK**

**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

**MEDAN**

**2023**

## LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas akhir ini diajukan oleh:

Nama : Alpi Sahrin Siregar  
NPM : 1707210190  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Skripsi : Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap  
Fungsi Rambu Dan Marka Jalan Di Simpang Pasar Palapa  
Brayan Kota Medan  
Bidang Ilmu : Transportasi

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA  
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 18 Maret 2023

Dosen Pembimbing



Ir. Tri Rahayu M.Si

## HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Alpi Sahrin Siregar

NPM : 1707210190

Program Studi : Teknik Sipil

Judul Skripsi : Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu Dan Marka Jalan Di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan

Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 18 Maret 2023

Pembimbing I



Ir. Tri Rahayu M. Si

Dosen Pembanding I



Zulkifli Siregar, ST., MT

Dosen Pembanding II



Dr. Fahrizal Zulkarnain, ST., M.Sc

Program Studi Teknik Sipil

Ketua,



Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T., M.Sc

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Alpi Sahrin Siregar  
Tempat/ Tanggal Lahir : Padang Bujur, 04 April 1998  
NPM : 1707210190  
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa laporan Tugas Akhir saya yang berjudul:

“Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu dan Marka Jalan Di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan”

Bukan merupakan plagiatisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena hubungan material dan non-material, ataupun segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya bukan merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan kesarjanaan saya.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan kesadaran sendiri dan tidak atas tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas akademik di Program Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 18 Maret 2023

Saya yang menyatakan,



Alpi Sahrin Siregar

## ABSTRAK

### TINGKAT KEPATUHAN MASYARAKAT PENGGUNA JALAN TERHADAP FUNGSI RAMBU DAN MARKA JALAN DI SIMPANG PASAR PALAPA BRAYAN KOTA MEDAN

Alpi Sahrin Siregar  
1707210190  
Ir. Tri Rahayu M. Si

Penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara baik dan benar sangatlah penting, mengingat para pemakai atau pengguna jalan terutama pengendara kendaraan bermotor secara kolektif menggunakan ruas jalan yang sama. Melalui penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara efektif, ketertiban lalu lintas sebagai suatu sistem hubungan atau komunikasi antar pemakai atau pengguna jalan dapat berlangsung secara efektif pula. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui kondisi rambu dan marka jalan di Pasar Palapa Brayan Kota Medan, sikap kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap rambu dan marka jalan di pasar Palapa Brayan Kota Medan, faktor dan upaya yang dilakukan terhadap sikap kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan di Pasar Palapa Brayan Kota Medan. Teknik pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan angket dan dokumentasi lapangan yang kemudian diolah melalui tahap *editing*, *coding*, dan *tabulating*. Hasil analisa data yaitu kelengkapan rambu dan marka jalan masih kurang memadai dan kurang lengkap, sikap kepatuhan melalui dua aspek yaitu aspek kepatuhan kategori sangat patuh sebesar 44% dan aspek keselamatan diri dan orang lain kategori sangat paham 35%, faktor yang mempengaruhi meliputi faktor manusia, kendaraan dan jalan serta upaya yang dilakukan melalui metode *preventif* yang dilakukan oleh aparat yang bertugas dan metode *represif* yang bersifat tindakan edukatif.

Kata Kunci: Rambu, Marka Jalan, dan Kepatuhan

## **ABSTRACT**

### **THE LEVEL OF COMPLIANCE OF THE ROAD USER COMMUNITY WITH THE FUNCTION OF ROAD SIGNS AND MARKINGS IN PALAPA BRAYAN MARKET INTERSECTION MEDAN CITY**

Alpi Sahrin Siregar  
1707210190  
Ir. Tri Rahayu M. Si

The application of traffic laws and regulations properly and correctly is very important, considering that road users or users, especially motor vehicle drivers, collectively use the same section of road. Through the effective application of traffic laws and regulations, traffic order as a system of relations or communication between road users or users can take place effectively as well. The purpose of this study was to determine the condition of road signs and markings in Palapa Brayan Market, Medan City, the attitude of road user community compliance with road signs and markings in Palapa Brayan market Medan City, factors and efforts made towards the attitude of road user community compliance with the function of road signs and markings in Palapa Brayan Market, Medan City. Data collection techniques are carried out using questionnaires and documentation in the field which are then processed through the editing, coding, and tabulating stages. The results of data analysis, namely the completeness of road signs and markings are still inadequate and incomplete, the attitude of compliance through two aspects, namely the compliance aspect of the very compliant category by 44% and the aspect of personal safety and others in the very understanding category of 35%, influencing factors include human, vehicle and road factors as well as efforts made through preventive methods carried out by officers on duty and repressive methods that are educational actions.

Keywords: Signs, Road Markings, and Compliance.

## **KATA PENGANTAR**

Dengan nama Allah Yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu Dan Marka Jalan Di Simpang Pasar Palapa Brayan Kota Medan” sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis menghaturkan rasa terimakasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Bapak Munawar Alfansury Siregar S.T., M.T., selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
2. Bapak Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T., M.Sc., selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
3. Ibu Rizki Efrida , ST., MT., selaku Sekretaris Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Ibu Ir. Tri Rahayu M.Si., selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
5. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu keteknik sipil kepada penulis.
6. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
7. Ayah Alm. Drs. Idaman Siregar dan Ibu Nelly Dumasari Hasibuan S.Ag selaku orang tua penulis yang selalu mendoakan, membimbing dan mengarahkan dengan penuh kasih sayang serta arti sebuah kesabaran dan keikhlasan dalam menjalani kehidupan.

8. Rajainal Siregar, Raudatul Zannah Srg, Akmal Alam Riski Srg, dan Ahmad DafiQ selaku saudara kandung penulis yang senantiasa memberi semangat dalam penulisan skripsi ini.
9. Atika Rahmah Hrp selaku teman penulis yang selalu memberi semangat dan membantu penulis hingga terselesaikannya skripsi ini.
10. Terimakasih kepada seluruh teman- teman dari kelas D1 pagi stambuk 2017 yang telah memberi semangat dan masukan kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.

Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kesempurnaan, untuk itu penulis berharap kritik dan masukan yang konstruktif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Semoga laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi dunia dan konstruksi Teknik sipil.

Medan, 18 Maret 2023

Alpi Sahrin Siregar



## DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR	iii
ABSTRAK	iv
ABSTRACT	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN	xii
BAB 1_PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	2
1.4 Tujuan Penelitian	3
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Batasan Masalah	4
1.7 Sistematika Penulisan	4
BAB 2_TINJAUAN PUSTAKA	5
2.1 Rambu Lalu Lintas	5
2.2 Marka Jalan	9
2.2.1 Marka Membujur	9
2.2.2 Marka Melintang	11
2.2.3 Marka Serong	12
2.2.4 Marka Lambang	13
2.3 Lampu Lalu Lintas	17
2.4 Kepatuhan Berlalu Lintas	21
2.5 Tinjauan Umum Tentang Jalan	22
2.5.1 Klasifikasi Jalan	22
2.5.2 Jenis-Jenis Jalan	23
	viii

BAB 3 METODE PENELITIAN	25
3.1 Lokasi penelitian	25
3.2 Bagan Alir	26
3.3 Tahap Persiapan	27
3.3.1 Studi Literatur	27
3.3.2 Identifikasi Masalah	27
3.3.3 Perumusan Masalah	27
3.4 Sumber Data	27
3.4.1 Lokasi Penelitian	28
3.4.2 Waktu Pengamatan	28
3.5 Teknik Pengumpulan Data	28
3.6 Teknik Pengolahan Data	29
3.7 Populasi dan Sampel	29
3.7.1 Populasi	29
3.7.2 Sampel	30
BAB 4 ANALISIS DATA	30
4.1 Gambaran Hasil Penelitian	30
4.2 Kelengkapan Rambu dan Marka Jalan di Simpang Pasar Palapa	30
4.3 Sikap Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan di Simpang Pasar Palapa	34
4.4 Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan di Simpang Pasar Palapa	37
4.5 Upaya Untuk Menanggulangi Pelanggaran Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu Dan Marka Jalan Di Pasar Palapa Brayan	43
4.5.1 Metode Preventif	42
4.5.2 Metode Represif	42
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	43
5.1 Kesimpulan	44
5.2 Saran	44
DAFTAR PUSTAKA	46
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	48

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1	: Rambu Larangan	5
Gambar 2.2	: Rambu Perintah	6
Gambar 2.3	: Rambu Peringatan	7
Gambar 2.4	: Rambu Petunjuk	8
Gambar 2.5	: Rambu Yang Sering Dilangggar	9
Gambar 2.6	: Marka Garis Utuh	10
Gambar 2.7	: Marka Garis Putus- Putus	10
Gambar 2.8	: Marka Garis Utuh dan Putus- Putus	10
Gambar 2.9	: Marka Dua Garis Utuh	11
Gambar 2.10	: Marka Melintang Garis Utuh	11
Gambar 2.11	: Gambar Melintang Garis Terputus	12
Gambar 2.12	: Pola chevron (atas) dan garis miring (bawah) pada marka serong	13
Gambar 2.13	: Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis terputus	13
Gambar 2.14	: Marka lambang berbentuk panah	14
Gambar 2.15	: Marka lambang berupa gambar	14
Gambar 2.16	: Marka lambang berbentuk segitiga	15
Gambar 2.17	: Marka lambang berbentuk tulisan	16
Gambar 2.18	: Marka kotak kuning	16
Gambar 2.19	: Marka (dari kiri) perlintasan kereta, lajur khusus sepeda, Larangan parkir dan jakur evakuasi	19
Gambar 2.20	: Lampu tiga warna	19
Gambar 2.21	: Lampu dua warna	20
Gambar 2.22	: Lampu satu warna	20
Gambar 3.1	: Lokasi Penelitian	27
Gambar 3.2	: Sketsa Penelitian	27
Gambar 3.3	: Diagram Alir Penelitian	28
Gambar 4.1	: Rambu Lalu Lintas dan Marka Jalan di Lokasi Penelitian	34

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1 : Data Kelengkapan Fasilitas Rambu dan Marka Jalan Di Simpang Pasar Palapa Brayan	32
Tabel 4.2 : Data Rambu Dan Marka Jalan Yang Dibutuhkan Di Lokasi Penelitian	33
Tabel 4.3 : Geometrik Jalan Simpang Pasar Palapa Brayan	35
Tabel 4.4 : Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas di Simpang Pasar Palapa Brayan	35
Tabel 4.5 : Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain Di Simpang Pasar Palapa Brayan	36
Tabel 4.6 : Pengamatan Jumlah Pelanggaran Fasilitas Rambu Dan Marka Jalan Di Simpang Pasar Palapa Brayan	37

## DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 : Pengisian Angket oleh Pengendara di Lokasi Penelitian	51
Lampiran 2 : Parkir Sembarangan di Lokasi Penelitian	51
Lampiran 3 : Tidak Adanya Halte Untuk Menaikkan/Menurunkan Penumpang	51
Lampiran 4 : Pelanggaran Oleh Pengendara Dengan Melawan Arus Lalu Lintas	52
Lampiran 5 : Pedagang Yang Berjualan Di Bahu Jalan Dan Trotoar Pejalan Kaki	52
Lampiran 6 : Kondisi Jalan di Simpang Pasar Palapa Brayan	52
Lampiran 7 : Angket Penelitian tentang Fungsi Rambu dan Marka Jalan	54
Lampiran 8 : Angket Penelitian tentang Fungsi Rambu dan Marka Jalan	56

# **BAB 1**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Transportasi didefinisikan sebagai suatu tindakan proses atau sesuatu yang di transportasikan dengan kata kerja “to transport berarti memindahkan dari suatu tempat ke tempat lain” atau transportasi juga merupakan suatu proses pergerakan atau perpindahan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan mempergunakan suatu sistem tertentu untuk maksud atau tujuan tertentu. Kegiatan manusia dalam memenuhi kebutuhannya menyebabkan mereka perlu bergerak dan saling berhubungan, dalam hal ini transportasi menjadi bagian integral dari suatu fungsi masyarakat yang menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif, barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Prasarana transportasi jalan memiliki arti sangat penting bagi suatu wilayah, baik bagi masyarakat maupun bagi kepentingan pembangunan wilayah tersebut. Masyarakat dalam melakukan aktifitasnya antar satu tempat ke tempat lain sangat ditunjang oleh keberadaan prasarana transportasi jalan (Palilingan dkk. 2013).

Untuk memenuhi manfaat prasarana transportasi jalan dalam penggunaannya secara aman, cepat dan ekonomis, prasarana transportasi jalan harus memenuhi persyaratan tertentu termasuk ketertiban pengguna jalan. Terlepas dari manfaat prasarana transportasi jalan, terdapat permasalahan yang berkaitan dengan penggunaan prasarana transportasi jalan yakni kemungkinan terjadinya pelanggaran lalu lintas karena kurangnya kesadaran hukum dalam menaati aturan berlalu lintas. Penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara baik dan benar sangatlah penting, dimana pengguna jalan terutama pengendara kendaraan bermotor secara kolektif menggunakan ruas jalan yang sama. Melalui penerapan peraturan perundangan lalu lintas secara efektif, ketertiban lalu lintas sebagai suatu sistem hubungan atau komunikasi antar pemakai atau pengguna jalan dapat berlangsung secara efektif pula. Sebaliknya, pelanggaran terhadap peraturan perundangan lalu lintas selain menimbulkan ketidaktertiban dalam berlalu lintas,

pada tingkat tertentu dapat menimbulkan kecelakaan yang berdampak terhadap keselamatan dan kepentingan para pemakai atau pengguna jalan itu sendiri. Hal tersebut bisa dilihat dari angka kecelakaan lalu lintas yang terus menerus meningkat setiap tahunnya. Perkembangan lalu lintas bisa menyebabkan pengaruh positif maupun negatif bagi kehidupan di masyarakat. Setiap tahunnya jumlah kendaraan terus meningkat. Pelanggaran peraturan lalu lintas juga semakin banyak, untuk itu polisi harus bertindak tegas guna mengurangi atau menekan tingkat kecelakaan lalu lintas (Kristiano dkk. 2019).

Sesuai dengan latar belakang masalah di atas maka diperlukan pemikiran dan solusi yang lebih baik lagi dalam mengungkap besarnya tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka. Dari data kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang cukup tinggi ini, tentu sangat memprihatinkan sekali, sehingga menarik bagi penulis untuk mengetahui tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka yang ada di daerah Kota Medan.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adapun yang menjadi rumusan masalah pada penelitian adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana tingkat kelengkapan fasilitas rambu dan marka jalan di ruas jalan di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan?
2. Bagaimana sikap kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan?
3. Apa saja faktor dan upaya yang dapat dilakukan terhadap tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan?

## **1.3 Ruang Lingkup Penelitian**

Agar penelitian ini tidak menimbulkan permasalahan lain maka ditetapkan batasan masalah sebagai berikut :

1. Peneliti menggunakan lokasi yakni di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan.

2. Rambu-rambu lalu lintas yang akan digunakan adalah yang bersifat larangan dan perintah.
3. Marka Jalan yang akan digunakan adalah marka melintang, membujur dan marka Zebra Cross.

#### **1.4 Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui tingkat kelengkapan fasilitas rambu dan marka jalan di ruas jalan Simpang Pasar Palapa Brayan Kota Medan .
2. Untuk mengetahui sikap kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan di Simpang Pasar Palapa Brayan Kota Medan.
3. Untuk mengetahui faktor dan upaya yang dapat dilakukan terhadap tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan Simpang Pasar Palapa Brayan Kota Medan.

#### **1.5 Manfaat Penelitian**

Adapun manfaat dilakukannya penelitian ini adalah:

1. Menjadi referensi atau masukan bagi peneliti sehingga dapat mengetahui kondisi rambu-rambu dan marka jalan, serta tingkat kepatuhan dan pemahaman masyarakat pengguna jalan terhadap rambu-rambu dan marka jalan.
2. Bagi Penulis adalah dapat menerapkan ilmu yang didapat pada bangku kuliah yang berupa teori, dengan kenyataan yang berupa permasalahan dalam kehidupan sehari-hari yang berkaitan dengan transportasi.
3. Bagi Mahasiswa hasil studi ini juga dapat menjadi bahan pertimbangan yang akan melakukan studi mengenai masalah yang sama dalam waktu dan lokasi yang berbeda.



## **1.6 Batasan Masalah**

Adapun batasan masalah dalam penelitian ini adalah lokasi penelitian ini dilakukan di Kota Medan, dari lokasi penelitian tersebut hanya dipilih di ruas jalan Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan. Alasan utama pemilihan jalan tersebut karena masyarakat pengguna jalan kurang memerhatikan rambu dan marka jalan yang mengakibatkan terjadinya laka lantas di daerah tersebut dan juga menimbulkan kemacetan. Data dalam penelitian ini antara lain data primer dan data sekunder.

1. Data primer, diperoleh dari responden yang mengisi kuisioner atau angket, melakukan dokumentasi dilapangan tentang tingkat kelengkapan fasilitas rambu dan marka jalan di Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan.
2. Data sekunder meliputi data panjang, lebar, dan kelas jalan di ruas Jalan Simpang Pasar Palapa Brayon Kota Medan serta data penempatan rambu dan marka jalan.

## **1.7 Sistematika Penulisan**

Agar mempermudah peneliti menyusun laporan ini maka akan disajikan sistematika penulisan sebagai berikut :

**BAB I PENDAHULUAN**, berisikan latar belakang, rumusan masalah, tujuan dan manfaat, ruang lingkup, sistematika penulisan dan diagram alir.

**BAB II TINJAUAN PUSTAKA**, Berisikan kajian teori, penelitian terdahulu, kerangka berfikir dan hipotesis penelitian.

**BAB III METODE PENELITIAN**, pada bab ini akan menjelaskan metode yang akan digunakan dalam memecahkan masalah serta langkah-langkah yang akan ditempuh dalam menjawab permasalahan.

**BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**, pada bab ini akan menguraikan hasil penelitian berupa pengolahan dan analisis data.

**BAB V KESIMPULAN DAN SARAN**, Menguraikan kesimpulan yang diambil berdasarkan hasil-hasil analisis dan saran-saran sesuai dengan pemahaman yang diperoleh penulis.

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1 Rambu Lalu Lintas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia tahun 2014 rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan.

##### a. Rambu Larangan

Rambu larangan digunakan untuk menyatakan perbuatan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu larangan memiliki warna dasar putih, garis tepi berwarna merah, lambang berwarna hitam, huruf dan/atau angka berwarna hitam. 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. Berikut adalah contoh dari rambu- rambu larangan.



Gambar 2.1 Rambu Larangan

b. Rambu Perintah

Rambu perintah digunakan untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna 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 memiliki warna dasar biru, garis tepi berwarna putih, lambang berwarna putih, huruf dan/atau angka berwarna putih.



Gambar 2.2 Rambu Perintah

c. Rambu Peringatan

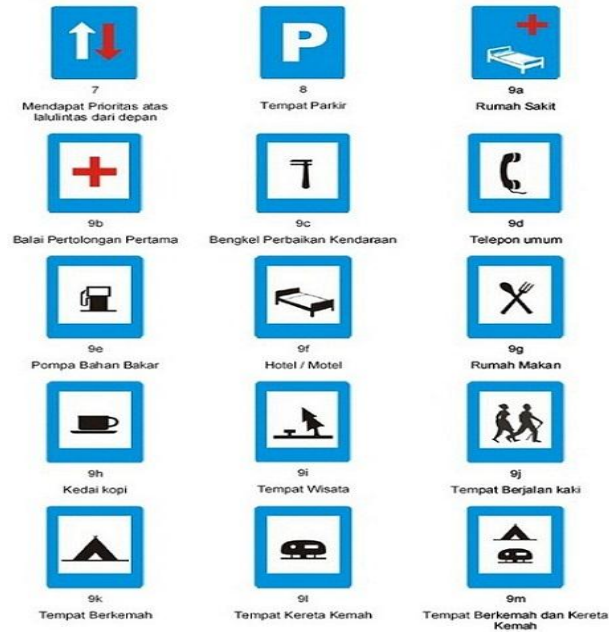
Rambu peringatan digunakan untuk memberi peringatan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan tentang sifat bahaya. Ciri khas rambu ini adalah warna dasar kuning, warna garis tepi hitam, warna lambang hitam, warna huruf dan/atau angka hitam.



Gambar 2.3 Rambu Peringatan

d. Rambu Petunjuk

Rambu petunjuk digunakan untuk memandu pengguna jalan saat melakukan perjalanan atau untuk memberikan informasi lain kepada pengguna 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. Ciri khas rambu petunjuk adalah warna dasar hijau, warna garis tepi putih, warna lambang putih, dan warna huruf/ angka putih.



Gambar 2.4 Rambu Petunjuk

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. Berikut adalah beberapa rambu-rambu yang sering dilanggar pengendara, dapat dilihat pada Gambar 2.5.



Gambar 2.5 Rambu Yang Sering Dilanggar

## 2.2 Marka Jalan

Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 60 tahun 1993, menyebutkan bahwa marka adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas jalan yang meliputi peralatan atau tanda garis membujur, melintang, garis serong, serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas yang membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Berdasarkan fungsinya marka dibedakan menjadi marka membujur, melintang, serong, marka lambang dan marka lainnya.

### 2.2.1 Marka Membujur

Marka membujur merupakan tanda yang sejajar dengan sumbu jalan. Marka membujur berupa garis utuh berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan melintasi garis tersebut. Marka membujur berupa satu garis utuh digunakan juga untuk menandakan tepi jalur lalu lintas. Pada bagian ruas jalan tertentu yang menurut pertimbangan teknis atau keselamatan lalu lintas, dapat digunakan garis ganda yang terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus atau garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh. Marka membujur berupa :

- a. Garis utuh, berfungsi sebagai larangan bagi kendaraan untuk melintasi garis tersebut.



Gambar 2.6 Marka Garis Utuh

- b. Garis putus-putus, merupakan pembatas lajur yang berfungsi mengarahkan lalu lintas dan atau memperingatkan akan ada marka membujur yang berupa garis utuh di depan.



Gambar 2.7 Marka Garis Putus- Putus

- c. Garis ganda terdiri dari garis utuh dan garis putus-putus, menyatakan bahwa kendaraan yang berada pada sisi garis utuh dilarang melintasi garis ganda tersebut, sedangkan kendaraan yang berada pada sisi garis putus-putus dapat melintasi garis ganda tersebut.



Gambar 2.8 Marka Garis Utuh dan Putus- Putus

- d. Garis ganda yang terdiri dari dua garis utuh, menyatakan bahwa kendaraan dilarang melintasi garis ganda tersebut.

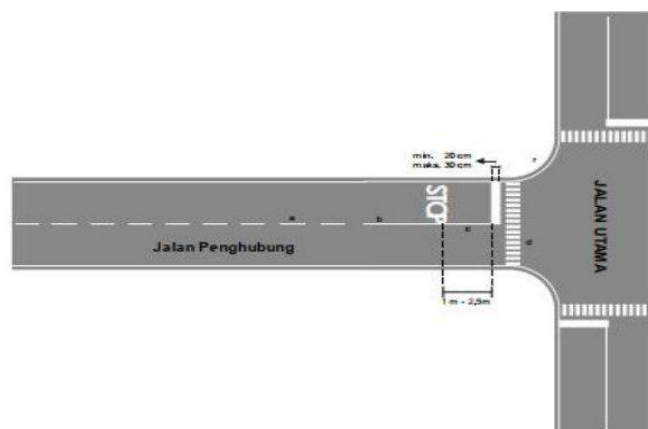


Gambar 2.9 Marka Dua Garis Utuh

### 2.2.2 Marka Melintang

Marka melintang berupa garis utuh menyatakan batas berhenti kendaraan yang diwajibkan oleh alat pemberi isyarat lalu lintas atau rambu larangan. Marka melintang berupa garis ganda putus-putus menyatakan batas berhenti kendaraan sewaktu mendahului kendaraan lain, yang diwajibkan oleh rambu larangan. Marka jenis ini berwarna putih.

- a. Marka melintang garis utuh berfungsi sebagai batas berhenti kendaraan yang diharuskan berhenti oleh rambu berhenti, tempat penyeberangan, alat pemberi isyarat lalu lintas dan zebra cross. Marka ini memiliki lebar minimal 20 cm dan lebar maksimal 30 cm.

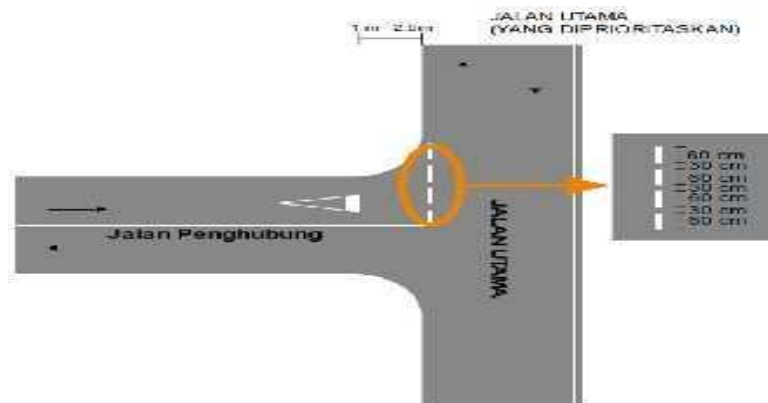


Gambar 2.10 Marka Melintang Garis Utuh

- b. Marka melintang garis terputus berfungsi sebagai batas yang tidak boleh dilewati oleh kendaraan di persimpangan ketika memberikan kesempatan pada kendaraan di jalan utama. Marka ini memiliki ukuran panjang minimal



60 cm dan lebar minimal 20 cm. Garis terputus pada marka ini memiliki jarak sebesar 30 sentimeter (Prayudha, 2017).

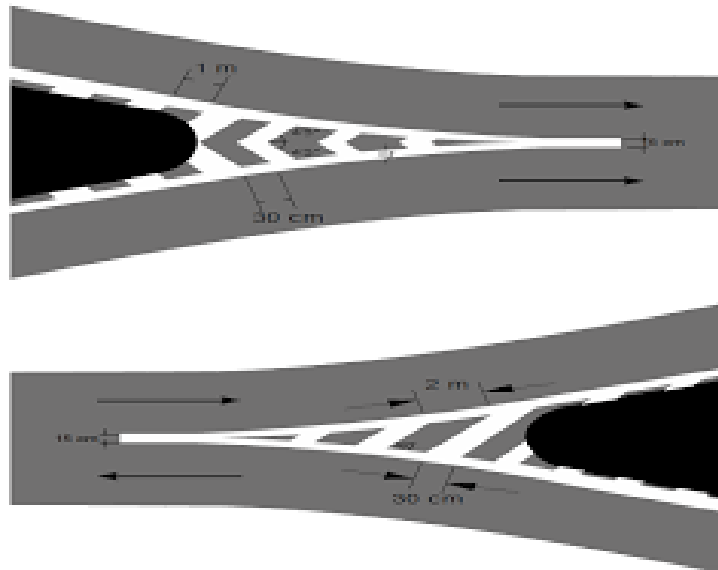


Gambar 2.11 Gambar Melintang Garis Terputus

### 2.2.3 Marka Serong

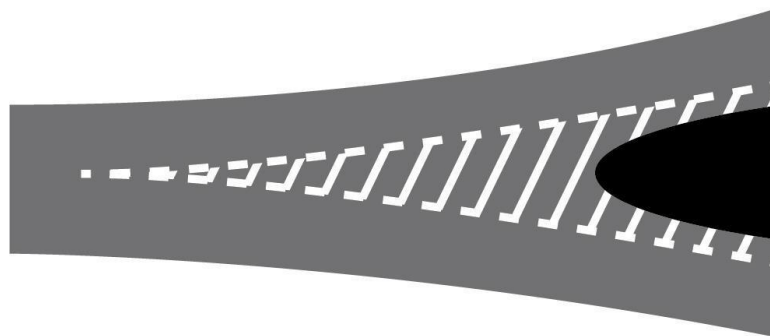
Terdapat dua jenis marka serong yaitu marka garis utuh di dalam kerangka garis utuh dan marka garis utuh di dalam kerangka garis terputus. Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis utuh memiliki dua pola yaitu chevron dan garis miring. Marka ini memiliki ukuran lebar minimal 10 sentimeter dan 15 sentimeter untuk pemakaian di jalan tol

- a. Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis utuh memiliki fungsi untuk menyatakan sebuah zona yang dimana kendaraan tidak boleh masuk, pemberitahuan dini akan melewati median jalan atau pulau lalu lintas, pemberitahuan dini terhadap pemisahan atau percabangan dan larangan untuk melintas bagi kendaraan. Terdapat dua pola berbeda untuk marka serong ini yaitu chevron dan garis miring. Fungsi dari dua pola ini adalah jika marka serong garis utuh di dalam kerangka garis utuh digunakan pada lalu lintas satu arah maka pola yang digunakan adalah pola chevron dan jika digunakan pada lalu lintas dua arah maka pola yang digunakan adalah garis miring.



Gambar 2.12 Pola chevron (atas) dan garis miring (bawah) pada marka serong

- b. Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis terputus berfungsi untuk menyatakan kendaraan boleh memasuki zona tersebut jika telah mendapatkan kepastian selamat.

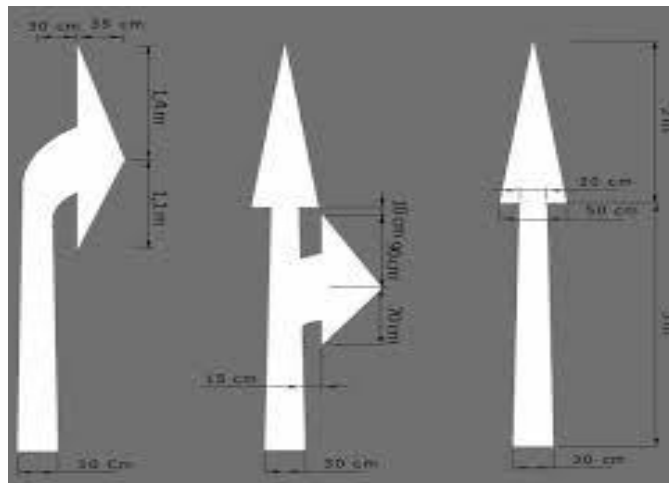


Gambar 2.13 Marka serong garis utuh di dalam kerangka garis terputus

### 2.2.4 Marka Lambang

Marka lambang memiliki beberapa bentuk yaitu panah, gambar, segitiga dan tulisan. Fungsi dari marka lambang adalah sebagai pengulangan perintah yang ada pada rambu-rambu atau untuk menyampaikan informasi yang tidak dapat disampaikan oleh rambu-rambu. Marka lambang dapat dipakai secara sendiri tanpa atau bersamaan dengan rambu lalu lintas tertentu.

- a. Marka lambang berbentuk panah digunakan untuk memisahkan arus lalu lintas ketika mendekati persimpangan. Ukuran minimal untuk panjang dari marka lambang berbentuk panah adalah 5 meter jika dipasang pada jalan dengan kecepatan di bawah 60 kilometer per jam dan 7,5 meter jika dipasang pada jalan dengan kecepatan di atas 60 kilometer per jam.



Gambar 2.14 Marka lambang berbentuk panah

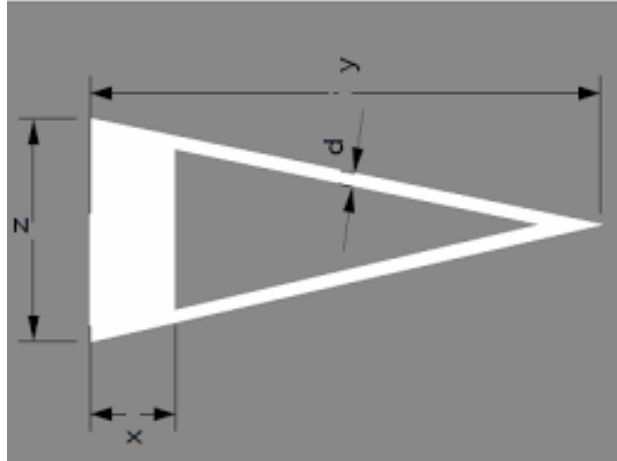
- b. Marka lambang berupa gambar digunakan untuk menunjukkan misalnya lajur sepeda, sepeda motor dan mobil bus. Tinggi minimal dari gambar ini adalah 1 meter.



Gambar 2.15 marka lambang berupa gambar

- c. Marka lambang berbentuk segitiga untuk menunjukkan bahwa hak utama diberikan kepada arus lalu lintas yang berada di jalan utama. Segi tiga

yang dipakai adalah segitiga sama kaki dengan panjang alas minimal 1 meter dan dengan tinggi 3 kali lipat dari panjang alas.



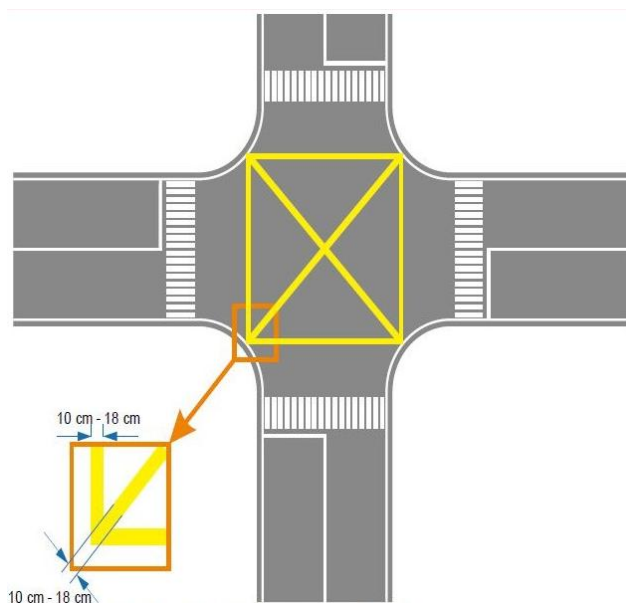
Gambar 2.16 Marka lambang berbentuk segitiga

- d. Marka lambang berbentuk tulisan adalah marka yang berbentuk huruf dan angka yang digunakan memiliki arti seperti apa yang dituliskan marka lambang tersebut. Tinggi huruf minimal dari marka lambang ini dibedakan sesuai dengan kecepatan rencana jalan dimana marka ini digunakan. Jika jalan tersebut memiliki kecepatan di bawah 60 kilometer per jam maka tinggi huruf minimalnya adalah 1,6 meter, sedangkan untuk jalan dengan kecepatan lebih dari 60 kilometer per jam maka tinggi minimal huruf adalah 2,5 meter. Untuk lebar huruf dari marka lambang ini setidaknya tidak kurang dari 2,9 meter.



Gambar 2.17 Marka lambang berbentuk tulisan

- e. Marka Kotak Kuning Marka ini digunakan untuk melarang kendaraan berhenti di area tertentu dan memiliki ukuran yang disesuaikan dengan kondisi persimpangan atau kondisi akses keluar masuk area tertentu. Marka kotak kuning terdiri dari dua garis diagonal yang bersilangan. Lebar minimal dari marka ini adalah 10 meter.

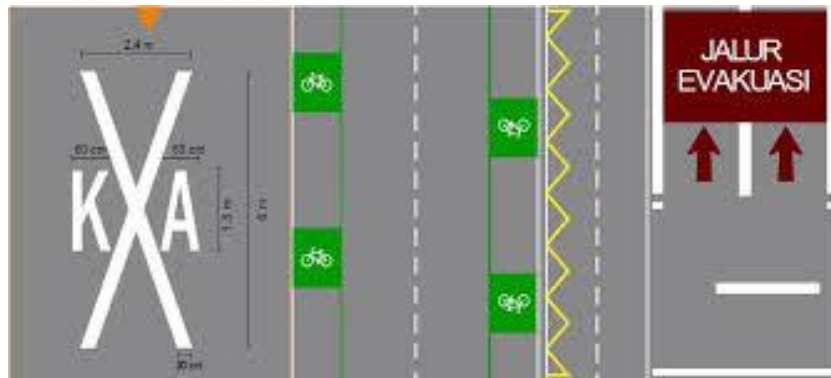


Gambar 2.18 Marka kotak kuning

f. Marka Lainnya

Marka lainnya adalah marka-marka jalan tanda yang tidak termasuk kepada lima jenis marka di atas. Marka-marka yang termasuk ke dalam marka lainnya adalah marka:

1. Tempat penyeberangan.
2. Larangan untuk parkir atau berhenti di jalan.
3. Peringatan perlintasan sebidang dengan rel kereta api.
4. Lajur sepeda, lajur khusus bus dan lajur sepeda motor.
5. Akses keluar masuk area pariwisata.
6. Akses keluar masuk sebuah gedung dan pusat kegiatan yang berfungsi sebagai jalur evakuasi.
7. Kewaspadaan yang memiliki sifat efek kejut (Nasution 2017).



Gambar 2.19 Marka (dari kiri) perlintasan kereta, lajur khusus sepeda, larangan parkir dan jalur khusus evakuasi

### 2.3 Lampu Lalu Lintas

Lampu lalu lintas adalah lampu yang mengendalikan arus lalu lintas yang terpasang di persimpangan jalan, tempat penyeberangan pejalan kaki (zebra cross). Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri 49 tahun 2014 tentang alat pemberi isyarat lalu lintas adalah perangkat elektronik yang menggunakan isyarat lampu yang dapat dilengkapi dengan isyarat bunyi untuk mengatur lalu lintas orang dan/atau Kendaraan di persimpangan atau pada ruas jalan.

Setiap pemasangan lampu lalu lintas bertujuan untuk satu atau lebih fungsi-fungsi sebagai berikut :

1. Mendapatkan gerakan lalu lintas yang teratur.
2. Meningkatkan kapasitas lalu lintas pada perempatan jalan.
3. Mengurangi frekuensi jenis kecelakaan tertentu.
4. Mengkoordinasikan lalu lintas dibawah kondisi jarak sinyal yang cukup baik, sehingga aliran lalu lintas tetap berjalan menerus pada kecepatan tertentu.
5. Memutuskan arus lalu lintas tinggi agar memungkinkan adanya penyeberangan kendaraan lain atau pejalan kaki.
6. Mengatur penggunaan jalur lalu lintas.
7. Sebagai pengendali pertemuan jalan pada jalan masuk menuju jalan bebas hambatan.
8. Memutuskan arus lalu lintas bagi lewatnya kendaraan darurat (Ambulance) atau pada jembatan gerak.

Ciri-ciri fisik lampu lalu lintas yang disebutkan oleh Oglesby dan Ihcks (1982) adalah :

1. Sinyal modern yang dikendalikan oleh tenaga listrik.
2. Setiap unit terdiri dari lampu berwarna merah, kuning, hijau yang terpisah dengan diameter 8 -12 inchi ( 20.4 cm - 30.4 cm ).
3. Lampu lalu lintas dipasang pada tiang diluar batas jalan atau digantung diatas pertemuan jalan. tinggi lampu lalu lintas yang dipasang pada tiang adalah 8 ft -15 ft ( 2,4 m - 4,6 m ) diatas trotoar atau diatas perkerasan, bila tidak ada trotoar. Sedangkan sinyal yang digantung hams diberi kebebasan vertikal 15 - 19 ft ( 4.6 -5,8 m ).
4. Sinyal modem dilengkapi dengan sinyal pengatur untuk pejalan kaki atau penyeberang jalan.

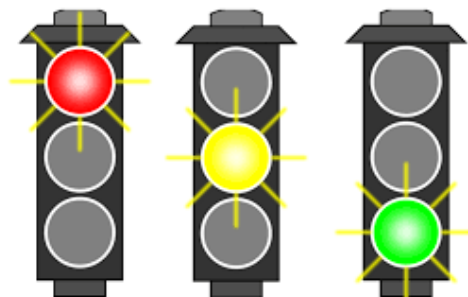
Menurut PKJI (2014), pada umumnya pengaturan lalu lintas dengan menggunakan alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL) digunakan untuk beberapa tujuan, yang antara lain adalah :

1. Menghindari terjadinya kemacetan pada simpang yang disebabkan oleh adanya konflik arus lalu lintas yang dapat dilakukan menjaga kapasitas yang tertentu selama kondisi lalu lintas puncak.
2. Memberi kesempatan kepada kendaraan lain dan atau pejalan kaki dari jalan simpang yang lebih kecil untuk memotong jalan utama.
3. Mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas akibat pertemuan kendaraan yang berlawanan arah atau konflik.

Alat pemberi isyarat lalu lintas berfungsi untuk mengatur lalu lintas kendaraan dan atau pejalan. Alat ini terdiri dari:

a. Lampu Tiga Warna

Lampu tiga warna terdiri dari lampu berwarna merah, kuning, dan hijau, dipergunakan untuk mengatur kendaraan. Lampu berwarna merah untuk menyatakan kendaraan harus berhenti dan tidak boleh melewati marka melintang yang berfungsi sebagai garis henti. Lampu berwarna kuning untuk memberikan peringatan bagi pengemudi. Lampu berwarna hijau menyatakan Kendaraan berjalan.



Gambar 2.20 Lampu tiga warna

b. Lampu Dua Warna

Lampu dua warna sebagaimana dimaksud pada ayat terdiri dari lampu berwarna merah dan hijau, dipergunakan untuk mengatur kendaraan dan atau pejalan. Yang terpasang di tempat penyebrangan pejalan kaki (zebra cross). Lampu berwarna merah menyatakan kendaraan harus berhenti dan tidak boleh melewati marka melintang yang berfungsi sebagai garis henti. Lampu berwarna menyatakan Kendaraan berjalan.





Gambar 2.21 Lampu dua warna

c. Lampu Satu Warna

Lampu isyarat satu warna ditempatkan di sebelah kiri jalur lalu lintas kendaraan dan menghadap arah lalu lintas kendaraan serta ditempatkan sebelum lokasi kemungkinan ada bahaya. Lampu isyarat satu warna dipergunakan untuk memberi peringatan bahaya kepada pengguna jalan. Lampu satu warna terdiri dari warna kuning kelap kelip atau merah. Lampu berwarna kuning kelap kelip untuk menyatakan pengguna jalan berhati-hati dan lampu berwarna merah untuk menyatakan pengguna jalan berhenti (Sinar, 2010).



Gambar 2.22 Lampu satu warna

## **2.4 Kepatuhan Berlalu Lintas**

Kepatuhan adalah salah satu jenis pengaruh sosial dimana suatu kelompok atau individu mematuhi dan mentaati permintaan pemegang otoritas guna untuk melakukan tingkah laku tertentu. Kepatuhan juga bersifat taat, tunduk dan patuh pada suatu perintah maupun aturan. Bentuk dari kepatuhan yaitu sikap patuh individu ataupun kelompok kepada pemegang otoritas (Sarwono dan Meinarno, 2012). Kepatuhan adalah adanya perubahan pada sikap serta perilaku seseorang untuk mengikuti permintaan dari orang lain (Atkinson, 2004). Individu yang bersedia untuk mengikuti dan tunduk pada perintah orang lain termasuk individu yang patuh akan peraturan. Setiap individu memiliki tujuan atau alasan dari sikapnya yang patuh pada perintah. Warga Negara yang baik merupakan warga Negara yang bersedia untuk mentaati serta mematuhi hukum atau aturan di negaranya.

Kesadaran hukum dengan hukum itu mempunyai kaitan yang erat sekali. Membangun kesadaran hukum tidak mudah, tidak semua orang memiliki kesadaran tersebut. Kesadaran hukum pada titik tertentu diharapkan mampu mendorong masyarakat untuk mematuhi dan melaksanakan apa yang diperintahkan oleh hukum. Peningkatan kesadaran hukum merupakan salah satu bagian penting dalam upaya untuk mewujudkan penegakan hukum. Kesadaran hukum yang dimaksud adalah kesadaran tentang apa yang dilakukan atau perbuatan kita terutama terhadap orang lain. Contohnya saja dapat kita lihat pada sikap dan perilaku hukum masyarakat ketika mengendarai kendaraan bermotor. Seringkali pengemudi kendaraan bermotor mengabaikan peraturan lalu lintas sehingga seringkali mengakibatkan kecelakaan dan menimbulkan korban jiwa (Doly, 2019).

Godwin Tunde, et al. 2012 menyatakan bahwa kepatuhan berlalu lintas merupakan suatu tindakan pengguna jalan dalam bentuk ketaatan terhadap aturan yang bertujuan untuk membimbing pengguna jalan untuk mematuhi aturan agar terhindar dari konflik antar pengguna jalan, mencegah dan mengurangi angka kecelakaan lalu lintas. Individu yang tidak mematuhi aturan lalu lintas akan mendapatkan hukuman berupa peringatan lisan dan sanksi tilang sesuai dengan pelanggaran yang dilakukan. Kepatuhan berlalu lintas merupakan bentuk sikap

patuh terhadap aturan lalu lintas. Aturan tersebut digunakan untuk membimbing pengguna jalan agar patuh terhadap aturan sehingga berdampak positif untuk pengguna jalan dan mengurangi peristiwa seperti kecelakaan lalu lintas.

Lalu lintas di dalam Undang Undang Nomor 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak Kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas, sedangkan yang dimaksud dengan Ruang Lalu Lintas Jalan adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah Kendaraan, orang, atau barang yang berupa Jalan dan fasilitas pendukung.

Menurut Subekti lalu lintas adalah segala penggunaan jalan umum dengan suatu alat pengangkut. Lalu lintas dan angkutan jalan mempunyai peranan yang sangat penting dalam mendukung pembangunan nasional sebagai upaya untuk memajukan kesejahteraan umum sebagaimana diamanatkan oleh Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Lalu lintas dan angkutan jalan harus dikembangkan potensi dan perannya untuk menciptakan keamanan, ketertiban, dan kesejahteraan, ketertiban berlalu lintas dalam rangka mendukung pembangunan ekonomi dan pambangan ilmu pengetahuan, serta mengurangi tingkat angka kecelakaan.

## **2.5 Tinjauan Umum Tentang Jalan**

Berdasarkan pasal 1 angka 12 Undang Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu-Lintas dan Angkutan Jalan, jalan adalah keseluruhan bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukan bagi lalu lintas umum, yang ada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel. Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan serta fasilitas pendukung.

### **2.5.1 Klasifikasi Jalan**

Jalan merupakan prasarana darat yang berfungsi untuk memenuhi kebutuhan pengguna jalan dalam berlalu lintas. Menurut peranan pelayanan jasa distribusi (PKJI, 2014), jalan terbagi menjadi sebagai berikut :

1. Sistem jaringan jalan primer

Sistem jaringan jalan primer, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional dengan semua simpul jasa distribusi yang kemudian berwujud pusat-pusat kegiatan.

2. Sistem jaringan jalan sekunder

Sistem jaringan jalan sekunder, yaitu sistem jaringan jalan dengan peranan pelayanan jasa distribusi untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan.

Pengelompokan jalan berdasarkan peranannya dapat digolongkan menjadi :

- a. Jalan arteri, yaitu jalan umum yang berfungsi melayani angkutan utama dengan ciri perjalanan jarak jauh, dengan kecepatan rata-rata tinggi dan jumlah jalan masuk dibatasi secara berdaya guna.
- b. Jalan kolektor, yaitu jalan yang melayani angkutan pengumpul dan pembagi dengan ciri-ciri merupakan perjalanan jarak dekat, dengan kecepatan rata-rata rendah dan jumlah masuk dibatasi.
- c. Jalan lokal, yaitu jalan yang melayani angkutan setempat dengan ciri-ciri perjalanan jarak dekat, kecepatan rata-rata rendah dengan jumlah jalan masuk tidak dibatasi.

## **2.5.2 Jenis-Jenis Jalan**

1. Jalan Raya

Jalan Raya adalah jalur - jalur tanah di atas permukaan bumi yang dibuat oleh manusia dengan bentuk, ukuran - ukuran dan jenis konstruksinya sehingga dapat digunakan untuk menyalurkan lalu lintas orang, hewan dan kendaraan yang mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan mudah dan cepat.

2. Jalan Khusus

Jalan khusus adalah jalan yang di bangun oleh instansi, badan usaha. Perseorangan, atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri.

### 3. Jalan Tol

Jalan tol atau pengertian jalan bebas hambatan adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Kategori Jalan :

1. Pengaturan jalan adalah kegiatan perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum, dan penyusunan peraturan perUndang Undangan jalan.
2. Pembinaan jalan adalah kegiatan penyusunan pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan sumber daya manusia, serta penelitian dan pengembangan jalan.
3. Pengembangan jalan adalah kegiatan pemrograman dan penganggaran, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, serta pengoperasian dan pemeliharaan jalan.
4. Pengawasan jalan adalah kegiatan yang dilakukan untuk mewujudkan tertib pengaturan, pembinaan, dan pengembangan jalan.
5. Penyelenggaraan jalan adalah pihak yang melakukan peraturan, pembinaan, pembangunan, dan pengawasan jalan sesuai dengan kewenangannya.
6. Jalan bebas hambatan adalah jalan umum untuk lalu lintas menerus dengan pengendalian jalan masuk secara penuh dan tanpa adanya persimpangan sebanding serta dilengkapi dengan pagar ruang milik jalan.

Bagian-bagian jalan meliputi :

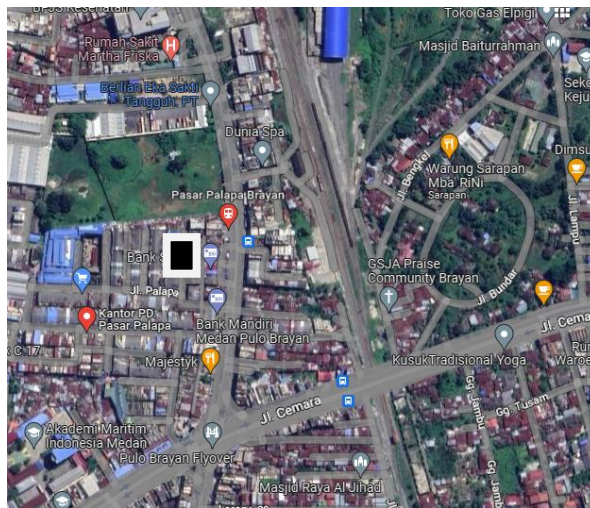
- a. Ruang manfaat jalan meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, dan ambang pengamanannya.
- b. Ruang milik jalan meliputi ruang manfaat jalan dan sejalur tanah tertentu diluar ruang manfaat jalan.
- c. Ruang pengawasan jalan merupakan ruang tertentu diluar ruang milik jalan yang ada dibawah pengawasan penyelenggara jalan.

## BAB 3

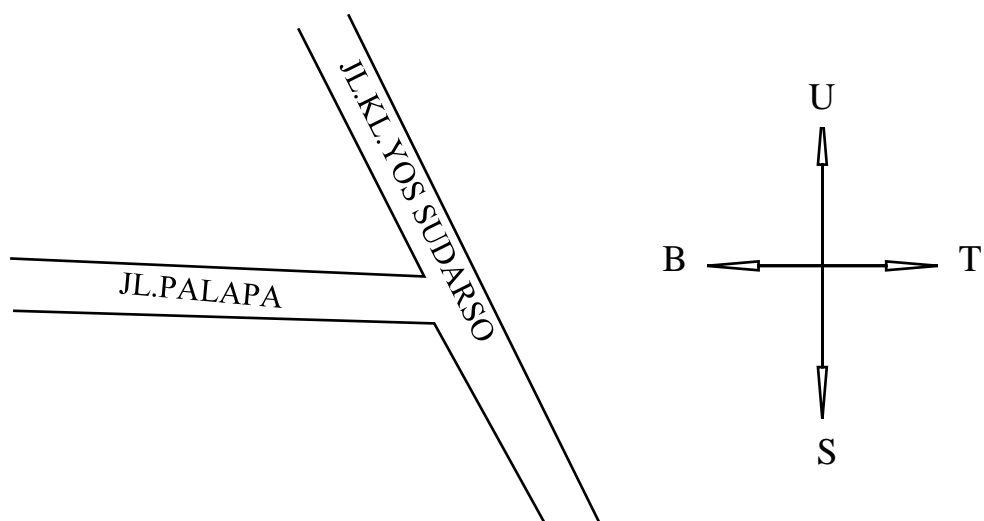
### METODE PENELITIAN

#### 3.1 Lokasi penelitian

Lokasi penelitian dilaksanakan di ruas jalan Simpang Pasar Palapa Brayan Kota Medan dari Simpang Pasar Palapa Brayan – RS Martha Friska.



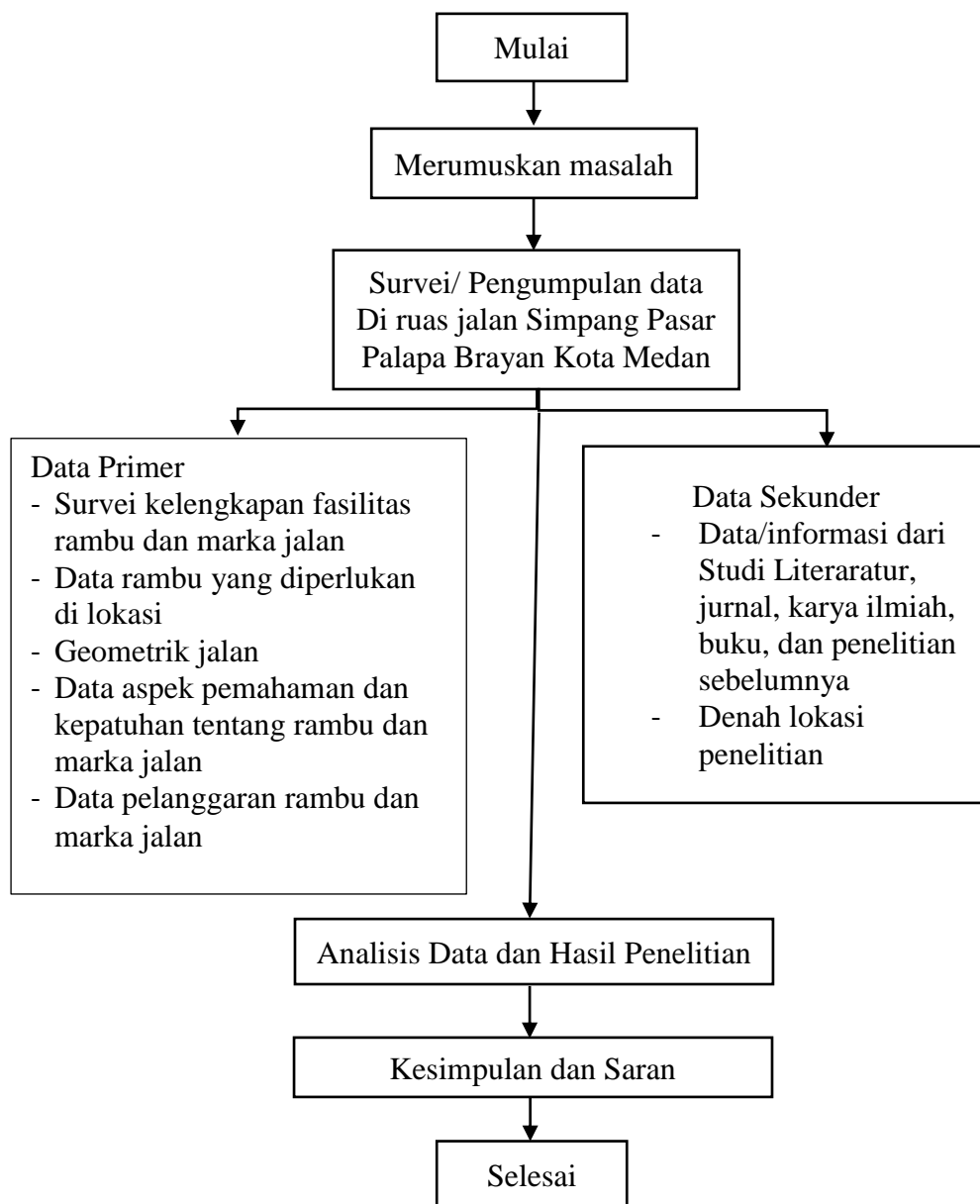
Gambar 3.1  Lokasi Penelitian



Gambar 3.2 Sketsa Lokasi Penelitian

### 3.2 Bagan Alir

Penyusunan diagram alir penelitian ini menggambarkan proses yang dilakukan secara kronologis, sehingga hasil yang diperoleh memiliki keakuratan yang terjamin. Berikut adalah diagram alir penelitian sebagaimana dapat dilihat dibawah ini.



Gambar 3.3 Diagram Alir Penelitian

### **3.3 Tahap Persiapan**

#### **3.3.1 Studi Literatur**

Studi literatur dilakukan untuk memperoleh pemahaman yang benar menurut standar yang berlaku di Indonesia mengenai konsep keselamatan jalan dan pemahaman terhadap rambu-rambu serta marka jalan. Sumber studi berasal dari pedoman teknis, karya lain yang berhubungan dengan penelitian penulis, hasil penelitian dari para peneliti sebelumnya maupun buku referensi.

#### **3.3.2 Identifikasi Masalah**

Kegiatan ini menentukan masalah utama yang ada terkait keselamatan jalan yang ditinjau dari sisi perancangan geometrik jalan, yaitu penempatan rambu dan marka sebagai pengarah dan informasi yang positif. Serta sebagai pemahaman masyarakat terhadap fungsi dari rambu dan marka jalan.

#### **3.3.3 Perumusan Masalah**

Perumusan masalah difokuskan pada harmonisasi rambu dan marka dengan geometrik jalan, yaitu penentuan titik-titik lokasi penempatan rambu dan marka pada lokasi penelitian, ditinjau dari sisi perancangan geometrik jalan dan nilai keselamatan.

### **3.4 Sumber Data**

Terdapat 2 (dua) jenis data yang diperlukan dalam penelitian ini yaitu:

1. Data primer adalah data yang diperoleh dari Survei kelengkapan fasilitas rambu dan marka jalan, data rambu yang diperlukan di lokasi penelitian, geometrik jalan, data aspek pemahaman dan kepatuhan tentang rambu dan marka jalan sebanyak 30 responden, data pelanggaran rambu dan marka jalan di Pasar Palapa Brayan Kota Medan.



## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui bahan-bahan laporan, tulisan-tulisan, arsip, data instansi serta dokumen lain yang telah ada sebelumnya serta mempunyai hubungan erat dengan masalah yang dibahas.

### **3.4.1 Lokasi Penelitian**

Data ini merupakan gambar kerja ruas Jalan Simpang Pasar Palapa Brayon. Sebagai bahan studi kasus dimana lokasi penempatan rambu dan marka yang ditinjau dari sisi perancangan geometrik jalan.

### **3.4.2 Waktu Pengamatan**

Adapun waktu pengamatan adalah dilaksanakan selama 7 hari, survei dilakukan terputus-putus dimulai pukul 05.00 WIB sampai dengan pukul 13.00 WIB. Penelitian ini dilakukan selama jam-jam sibuk, yakni:

- Pagi hari pukul 05.00 – 08.00 WIB
- Siang hari pukul 11.00 – 13.00 WIB

## **3.5 Teknik Pengumpulan Data**

Penelitian ini menggunakan dua teknik pengumpulan data yaitu angket dan dokumentasi.

### a. Angket

Penelitian ini menggunakan jenis angket langsung tertutup dengan diberi alternatif jawaban yang tertera pada lembar angket untuk diisi secara keseluruhan. Angket pada penelitian ini adalah angket disiplin berlalu lintas di jalan raya pada pengguna jalan disertai dengan skala penilaian berupa TP (Tidak Patuh), KP (Kurang Patuh), CP (Cukup Patuh) dan SP (Sangat Patuh) dan TP (Tidak Paham), KP (Kurang Paham), CP (Cukup Paham), SP (Sangat Paham). Angket ini

digunakan untuk memperoleh data tentang tingkat kedisiplinan berlalu lintas di jalan raya pada pengguna jalan.

b. Dokumentasi

Penelitian ini menggunakan metode dokumentasi untuk melengkapi penggunaan metode angket dengan adanya dokumentasi foto yang berupa tindakan disiplin dan pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna jalan dalam berlalu lintas.

### **3.6 Teknik Pengolahan Data**

Pengolahan data dilakukan dengan tiga tahapan yaitu tahap memeriksa (editing), proses penamaan identitas (coding) dan proses pembeberan (tabulating). Editing dilakukan dengan memeriksa hasil pengumpulan data penelitian. Editing dimulai dengan memberi identitas pada instrumen penelitian dilanjutkan dengan memeriksa satu persatu lembaran instrumen pengumpulan data kemudian memeriksa poin-poin jawaban yang tersedia. Coding dilakukan dengan pengkodean frekuensi dengan memberikan bobot tertentu pada masing-masing poin jawaban. Tabulating dilakukan dengan memasukkan kedalam tabel menurut jawaban yang serupa lebih teratur dan mudah dipahami.

### **3.7 Populasi dan Sampel**

#### **3.7.1 Populasi**

Populasi dalam penelitian ini dilihat dari penentuan sumber datanya termasuk dalam populasi terbatas. Populasi terbatas adalah populasi yang memiliki sumber data yang jelas batas-batasnya secara kuantitatif. Populasi penelitian dilihat dari objeknya termasuk dalam populasi homogen. Populasi homogen merupakan keseluruhan individu yang menjadi anggota populasi, dan memiliki sifat-sifat yang relatif sama satu dengan yang lainnya. Populasi dalam penelitian ini adalah pengguna jalan yang melintasi lokasi survei.

### 3.7.2 Sampel

Peneliti menggunakan teknik Sampel dengan menggunakan Purposive Sampling yang merupakan teknik pengambilan sampel secara sengaja dengan memilih secara langsung sesuai kriteria yang menjadikan populasi pengguna jalan sebagai sampel di ruas Jalan Pasar Palapa Brayan.

## BAB 4

### METODE PENELITIAN

#### 4.1 Gambaran Hasil Penelitian

Kesadaran dalam memahami dan menentukan kehendak dan sikap kita secara rasional dalam menghadapi era globalisasi sangatlah penting. Dengan memahami bahwa kesadaran berperan dalam menentukan kehendak dan sikap manusia dapat dilihat dari ketidaktertiban pengendara kendaraan di jalan raya, yang disebabkan oleh kurangnya kesadaran dalam menafsirkan keadaan disekeliling yang artinya, semakin tinggi tingkat kesadaran para pengendara, maka semakin tinggi pula tingkat kesadaran sosial para pengendara yang akan mewujudkan sikap dan kehendak yang rasional.

Seiring dengan adanya hubungan antara tingkat kesadaran dengan perilaku yang direalisasikan di sekelilingnya. Dengan meningkatkan kesadaran berkendara yang aman, maka perilaku tertib di jalan akan bertambah. Semakin bertambahnya perilaku tertib di jalan, maka suasana aman dan terkendali dalam berkendara akan semakin baik serta dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas.

#### 4.1 Kelengkapan Rambu dan Marka Jalan di Simpang Pasar Palapa

Berdasarkan data yang diperoleh di lapangan, data kelengkapan fasilitas rambu dan marka jalan di lokasi yang dibuat pada tabel 4.1.

Tabel 4.1 Data Kelengkapan Fasilitas Rambu dan Marka Jalan di Simpang Pasar Palapa Brayan

Lokasi	Rambu-rambu Lalu	Jumlah	Marka Jalan	Jumlah

	Lintas			
Simpang Pasar Palapa Brayan	- Rambu petunjuk (pemberhentian bus)	1	- Marka membujur (garis putus- putus	1
	- Rambu peringatan (hati-hati)	1		
	- Rambu Larangan (Larangan masuk bagi kendaraan dengan berat dan dimensi tertentu.	1		

Tabel 4.2 Data Rambu Dan Marka Jalan Yang Dibutuhkan Di Lokasi Penelitian

Lokasi	Rambu yang dibutuhkan	Marka yang dibutuhkan
Simpang Pasar Palapa Brayan	- Peringatan (adanya simpang tiga/lebih).	- <i>Zebra cross</i>
	- Rambu dilarang parkir sembarangan.	
	- Rambu dilarang berhenti.	
	- Dilarang putar balik	
	- Rambu batas kecepatan	

Berdasarkan tabel diatas jumlah rambu dan marka jalan yang terdapat di lokasi penelitian tingkat kelengkapannya masih kurang. Kurangnya rambu dan marka jalan tersebut menjadi pemicu utama terjadinya kemacetan antara pengendara yang mengejar waktu dan pejalan kaki yang ingin menyebrang. Rambu lalu lintas yang dibutuhkan di lokasi seperti peringatan adanya

persimpangan untuk isyarat adanya persimpangan jalan dan kemungkinan adanya pengendara atau pejalan kaki yang akan melintasi jalan tersebut, rambu petunjuk putar balik guna untuk memperingatkan pengemudi jika ingin putar balik atau berbelok ke arah berlawanan hanya diperbolehkan dilokasi yang ada rambu tersebut, rambu batas kecepatan yaitu untuk mengendalikan kecepatan kendaraan dan menjaga agar tidak memacu kecepatan terlalu tinggi dan berbahaya, rambu dilarang parkir/dilarang berhenti sangat dibutuhkan dilokasi penelitian untuk melarang pengemudi untuk tidak berhenti atau memarkirkan kendaraannya di area tertentu agar jalan tetap lancar dan tidak terganggu oleh kendaraan yang parkir/berhenti ditempat sembarangan.

Sedangkan pada marka jalan, yang dibutuhkan di lokasi yaitu *zebra cross* untuk memastikan keselamatan pejalan kaki, mempermudah akses, dan mengurangi kemacetan lalu lintas. Zebra cross membantu menyelesaikan masalah yang muncul ketika banyak pejalan kaki dan kendaraan berada di suatu tempat yang sama. Oleh karena itu pemasangan zebra cross dilokasi pasar sangat penting dan perlu dilakukan untuk memastikan keselamatan dan kenyamanan semua pengguna jalan. Guna pesan atau informasi dibutuhkan rambu dan marka jalan yaitu agar pengguna jalan secara efektif mematuhi. Selain peletakan rambu dan marka jalan, pengguna jalan harus diberikan edukasi mengenai fungsi rambu dan marka jalan agar setiap pengguna jalan mengerti atau memahami arti dari tiap rambu dan marka jalan yang ada.



Gambar 4.1 Rambu Lalu Lintas dan Marka Jalan di Lokasi Penelitian

Tabel 4.3 Geometrik Jalan Simpang Pasar Palapa Brayan

Lokasi Penelitian	Geometrik Jalan				
	Tipe Jalan	Panjang Jalan (m)	Lebar Jalan (m)	Lebar Median (m)	Lebar Bahu Jalan (m)
Jalan Simpang Pasar Palapa Brayan	4/2 T	540	7,0	1,0	1,5

#### 4.2 Sikap Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan di Simpang Pasar Palapa

Disiplin berlalu lintas di jalan raya pada pengendara kendaraan dapat dilihat tingkatannya dari empat aspek yaitu pemahaman tentang peraturan lalu lintas, tanggung jawab atas keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian dan kesiapan diri dan kondisi dari kendaraannya. Dari keempat aspek tersebut bisa dilihat tindakan yang dilakukan oleh pengendara saat berkendara di jalan raya yang dibuat dalam bentuk angket penelitian.

Tabel 4.4 Aspek Pemahaman Tentang Peraturan Lalu Lintas di Simpang Pasar Palapa Brayan

No	Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas di Simpang Pasar Palapa	Pilihan Jawaban			
		Tidak Paham	Kurang Paham	Cukup Paham	Sangat Paham
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)

1	Memahami arti dari perintah dan larangan dalam rambu lalu lintas	-	4	16	10
2	Memahami arti dari tanda marka jalan	4	7	9	10
3	Memahami arti dari batas kecepatan minimal dan maksimal berkendara	5	12	4	9
4	Memahami alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL)	-	3	10	17
5	Memahami arti dari fungsi trotoar bagi pejalan kaki	-	-	10	20
	Jumlah	9	26	49	66
	Jumlah keseluruhan	150			
	Persentase %= (Jumlah/Jumlah Keseluruhan) x 100	6,00 %	17,00%	33,00%	44,00%

Tabel 4.5 Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain di Simpang Pasar Palapa Brayon

No	Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain di Simpang Pasar Palapa	Pilihan Jawaban			
		Tidak patuh	Kurang patuh	Cukup Patuh	Sangat patuh
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Mematuhi petunjuk rambu dan marka lalu lintas di jalan raya	-	2	13	15

2	Menyalakan lampu petunjuk arah saat berbelok arah untuk mencegah terjadi kecelakaan	-	4	10	16
3	Mengutamakan pejalan kaki saat menyebrang	3	10	12	5
4	Tidak menggunakan ponsel untuk telepon saat berkendara	1	7	13	9
5	Menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan sepeda motor, dan pada malam hari kendaraan roda 4 atau lebih	2	10	10	8
	Jumlah	6	33	58	53
	Jumlah keseluruhan	150			
	Persentase %= (Jumlah/Jumlah Keseluruhan) x 100	4,00%	22,00%	39,00%	35,00%

### 4.3 Faktor yang Mempengaruhi Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan di Simpang Pasar Palapa

Tabel 4.6 Pengamatan Jumlah Pelanggaran Fasilitas Rambu dan Marka Jalan di Simpang Pasar Palapa Brayon

Waktu (selama 7 hari)		Jenis Pelanggaran	Faktor Manusia (orang)	Faktor Kendaraan		
				SM	KR	KB
Senin	05.00 – 08.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	38	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	28	8	-



		- Melawan arus/arah jalan	-	33	5	-
	11.00 – 13.00 WIB	- Berjalan di trotoar jalan	10	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	10	5	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	25	3	-
Selasa	05.00 – 08.00 WIB	- Berjalan di trotoar jalan	38	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	27	8	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	27	6	-
	11.00 – 13.00 WIB	- Berjalan di trotoar jalan	8	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	11	5	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	15	4	-
Rabu	05.00 – 08.00 WIB	- Berjalan di trotoar jalan	30	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	21	5	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	27	3	-
	11.00 –	- Berjalan di trotoar	8	-	-	-

	13.00 WIB	jalan				
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	15	7	-
		- Melawan arus/arah jalan		13	2	-
Kamis	05.00 – 08.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	36	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	20	8	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	27	3	-
	11.00 – 13.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	9	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	16	7	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	17	3	-
Jum'at	05.00 – 08.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	30	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	26	8	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	24	5	-
	11.00 – 13.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	9	-	-	-

		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	12	6	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	14	2	-
Sabtu	05.00 – 08.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	45	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	28	11	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	29	7	-
	11.00 – 13.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	11	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	18	10	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	16	5	-
Minggu	05.00 – 08.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	48	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	30	11	-
		- Melawan arus/arah jalan	-	23	6	-
	11.00 – 13.00 WIB	- Berjualan di trotoar jalan	10	-	-	-
		- Parkir sembarangan di trotoar/badan jalan	-	17	8	-

		- Melawan arus/arah jalan	-	12	3	-
				SM	KR	KB
				581	164	-
Jumlah Keseluruhan			330	745		

Berdasarkan tabel diatas diperoleh jumlah pelanggar sebanyak 1075 yang disebabkan oleh faktor kendaraan sebanyak 745 yang meliputi SM 581, KR 164, dan KB tidak ada dan 330 yang disebabkan oleh faktor manusia. Salah satu contoh pelanggaran kendaraan yaitu melawan arus/arah jalan yang membuat kemacetan dan bisa berdampak kecelakaan bagi diri sendiri atau pengguna jalan yang lain. Sedangkan pelanggaran oleh faktor manusia berupa pedagang kaki lima yang berjualan bebas di trotoar, yang mana fungsi trotoar ini untuk pejalan kaki. Tak hanya di trotoar, di bahu jalan bahkan sampai ke sebagian jalan juga ada pedagang yang berjualan, yang mana jika ada kendaraan lain yang melintas dengan kecepatan tinggi dapat membahayakan pedagang dan rentan terjadi laka lantas di daerah tersebut. Kurangnya kesadaran dan pengetahuan berupa edukasi/tindakan tentang aturan lalu lintas, serta fasilitas pasar yang kurang memadai membuat masyarakat pengguna jalan melakukan pelanggaran.

Terjadinya berbagai bentuk pelanggaran lalu lintas oleh pengendara di daerah pasar palapa brayan kota medan disebabkan oleh beberapa faktor yaitu sebagai berikut:

a. Faktor Manusia

Manusia yang memakai jalan disebut sebagai pejalan kaki dan pengendara kendaraan baik kendaraan roda dua, roda empat maupun yang tidak memakai kendaraan yang merupakan unsur dominan penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas bahkan sampai mengakibatkan kecelakaan. Banyak bentuk pelanggaran lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia itu sendiri. Interaksi antara faktor manusia, kendaraan, dan jalan sangat bergantung dengan perilaku manusia sebagai pengguna jalan. Kurangnya kesadaran masyarakat terhadap kesadaran hukum berlalu lintas seringkali mempengaruhi terjadinya masalah lalu lintas seperti pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan kecelakaan.

Jenis pelanggaran lalu lintas yang berhubungan dengan faktor manusia yang terjadi dilapangan diantaranya terdiri dari:

1. Pelanggaran karena mengendarai kendaraan dengan muatan lebih. Seperti yang disebutkan oleh Riska Widya seorang pelanggar lalu lintas mengatakan bahwa: “ingin menghemat biaya dan waktu”

Pelanggaran yang dilakukan oleh Riska Widya tersebut telah melanggar pasal 106 ayat 9 Undang- Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa penumpang lebih dari 1 (satu) orang. Sebagaimana yang dimaksud dalam pasal 106 ayat (9) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp 250.000,00 (Dua ratus lima puluh ribu rupiah).

2. Pelanggaran melawan arus jalan seperti yang dilakukan oleh Hendry Budiman seorang pelanggar lalu lintas dia mengatakan ingin mempersingkat waktu saat tujuannya lebih dekat jika melawan arus lalu lintas. Pelanggaran yang dilakukan tersebut melanggar pasal 287 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang menyatakan: “Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan yang melanggar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf a atau Marka Jalan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (4) huruf b dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 (dua) bulan atau denda paling banyak Rp 500.000,00 (lima ratus ribu rupiah).

b. Faktor Kendaraan

Salah satu faktor yang secara langsung terlibat dalam dinamika lalu lintas jalan raya yaitu kendaraan yang dikendalikan oleh manusia. Interaksi antara manusia dan kendaraan dalam suatu kesatuan gerak di jalan raya memerlukan penanganan khusus baik terhadap mental, pengetahuan dan keterampilan pengemudi maupun kesiapan fungsi jalan yang dioperasikan di jalan raya. Dari hasil wawancara yang telah dilakukan, faktor kendaraan yang sering terjadi yaitu terkait ban pecah, rem yang tidak berfungsi, kelelahan logam yang mengakibatkan

bagian kendaraan patah, kelengkapan kendaraan seperti lampu utama, lampu rem, lampu rattle, plat nomor kendaraan, ban yang tidak sesuai standar dan kelengkapan kendaraan lainnya. Faktor kendaraan ini sendiri menjadi faktor kedua terbanyak setelah faktor manusia. Faktor kendaraan sangat berhubungan erat dengan teknologi yang digunakan, perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk faktor yang kendaraan perawatan dan perbaikan kendaraan sangat diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan perlu dilakukan secara teratur.

Dari jenis pelanggaran tersebut tentunya pengendara motor telah melanggar pasal 48 ayat 3 Undang-Undang No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan jalan yang berbunyi : “Persyaratan laik jalan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditentukan oleh kinerja minimal Kendaraan Bermotor yang diukur sekurang-kurangnya terdiri atas:

- a. Emisi gas buang.
- b. Kebisingan suara.
- c. Efisiensi sistem rem utama.
- d. Efisiensi sistem rem parkir.
- e. Suara klakson.
- f. Daya pancar dan arah sinar lampu utama.
- g. Radius putar.
- h. Akurasi alat penunjuk kecepatan.
- i. Kesesuaian kinerja roda dan kondisi ban, dan
- j. Kesesuaian daya mesin penggerak terhadap berat Kendaraan.

Hal tersebut diatas juga dipertegas oleh ketentuan pidana pada pasal 285 ayat 1 Undang-Undang No.22 Tahun “Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor di Jalan yang tidak memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan yang meliputi kaca spion, klakson, lampu utama, lampu rem, lampu penunjuk arah, alat pemantul cahaya, alat pengukur kecepatan, knalpot, dan kedalaman alur ban sebagaimana dimaksud dalam Pasal 106 ayat (3) juncto Pasal 48 ayat (2) dan ayat (3) dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 (satu) bulan atau denda paling banyak Rp250.000,00 (dua ratus lima puluh ribu rupiah)”.

c. Faktor Jalan

Kondisi jalan dapat menjadi salah satu sebab terjadinya pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas seperti jalan rusak, kurangnya rambu lalu lintas., akan tetapi faktor jalan dapat dikurangi dengan rekayasa jalan dengan sedemikian rupa sehingga dapat mempengaruhi tingkah laku para pengguna jalan dan mengurangi serta mencegah tindakan yang membahayakan keselamatan dalam berlalu lintas. Faktor jalan yang ditemukan di lokasi penelitian yaitu kurangnya kelengkapan rambu dan marka jalan, parkir sembarangan yang memakan bahu jalan sehingga menimbulkan kemacetan pada pengendara lain, lebar jalan yang sempit, dan marka zebra cross untuk pejalan kaki yang ingin menyebrang tidak ada ditemukan di lokasi penelitian.

#### **4.4 Upaya Untuk Menanggulangi Pelanggaran Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu dan Marka Jalan Di Pasar Palapa**

##### **4.4.1 Metode Preventif**

Dalam rangka menanggulangi terjadinya pelanggaran lalu lintas di Simpang Pasar Palapa Brayan pihak Satlantas Polres Medan, sebaiknya melakukan upaya pencegahan dengan cara melakukan patroli rutin. Kebijakan melakukan patroli tersebut sesuai dengan pasal 14 ayat (1) huruf d UU No.2 tahun 2002 tentang Kepolisian Negara Republik Indonesia, yaitu aparat kepolisian harus selalu memelihara ketertiban dan menjamin keamanan umum. Apabila patroli tersebut kurang maksimal maka pihak Satlantas Polres Medan menggelar operasi khusus lalu lintas. Cara kerja operasi khusus ini yaitu dengan menggelar razia kendaraan, baik razia kelengkapan kendaraan maupun razia surat kendaraan. Selain itu, pihak Satlantas Polres Medan juga dapat melakukan kampanye sensibilisasi dengan mengajak masyarakat untuk mengetahui pentingnya fungsi rambu dan marka jalan serta cara menggunakannya dengan benar.

##### **4.4.2 Metode Represif**

Pada hakikatnya metode ini merupakan upaya terakhir yang ditempuh ketika tindakan edukatif yang terkandung didalam metode preventif tidak dapat

menanggulangi permasalahan lalu lintas. Metode Represif biasanya disertai dengan upaya penerapan paksa. Penegakan hukum lalu lintas sebagai bentuk kegiatan metode represif dilakukan terhadap setiap pemakai jalan yang melakukan pelanggaran terhadap hukum lalu lintas dan angkutan jalan. Contoh metode Represif ialah Tilang, apabila tindak pelanggarannya berat sehingga menimbulkan kecelakaan, maka dapat pula diberikan sanksi berupa kurungan penjara sesuai UU No.22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sanksi Administratif berupa denda atau penghentian sementara lisensi untuk kendaraan yang melanggar rambu dan marka jalan.

## **BAB 5**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**



## 5.1 Kesimpulan

Dari hasil analisis diperoleh kesimpulan sebagai berikut:

1. Tingkat kelengkapan fasilitas rambu dan marka jalan di lokasi penelitian hampir tidak memenuhi kelayakan karena masih banyak rambu yang dibutuhkan tetapi tidak dipasang di area penelitian seperti rambu batas kecepatan, rambu larangan parkir/dilarang berhenti. Marka jalan di lokasi penelitian masih ada yaitu marka membujur (garis putus-putus), namun marka *zebra cross* yang berfungsi untuk memberitahu pengemudi kendaraan bahwa adanya aktifitas menyebrang jalan oleh pejalan kaki tidak ada ditemukan.
2. Sikap kepatuhan masyarakat pengguna jalan diperoleh dari hasil data angket yang meliputi dua aspek yaitu Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas di Simpang Pasar Palapa kategori sangat paham sebesar 44% dan Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain di Simpang Pasar Palapa kategori sangat patuh yaitu sebesar 35%.
3. Faktor yang mempengaruhi sikap kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan meliputi faktor manusia yang berjualan di trotoar jalan sebesar 330 orang, faktor pengendara sebesar 745 yang meliputi SM 581, KR 164 yang melakukan pelanggaran dan faktor jalan. Upaya yang dapat dilakukan tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan terhadap fungsi rambu dan marka jalan yaitu dengan menggunakan metode preventif (memberi edukasi kepada masyarakat tentang penggunaan rambu dan marka jalan) dan metode represif (memberi sanksi terhadap masyarakat yang melakukan pelanggaran lalu lintas).

## 5.2 Saran

Dari hasil penelitian lapangan diperoleh beberapa saran sebagai masukan bagi instansi yang berwenang dalam bidang manajemen dan keselamatan lalu lintas yaitu:

1. Pemerintah wajib melakukan sosialisasi bagi masyarakat yang memiliki kendaraan tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sesuai dengan UU No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
2. Meninjau dan memperbaiki kembali kelengkapan dan kelayakan dari rambu dan marka jalan yang ada di lokasi penelitian.
3. Meningkatkan kinerja para pihak yang bertugas dalam memeriksa dan mengawasi lalu lintas yang dapat meminimalisir pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara kendaraan.

## DAFTAR PUSTAKA

- Atkinson, R. L. 2004. *Pengantar psikologi jilid 2*. Terjemahan Widjaja Kusuma Batam: Interaksara.
- Direktorat Jenderal Bina Marga. 2014. *Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia (PKJI)*. Jakarta.
- Doly, Denico. 2019. Kesadaran Hukum Berlalu Lintas Pengendara Kendaraan Bermotor Pada Saat Mudik Lebaran. *Pusat Penelitian Badan Keahlian DPR R*. Vol. 11 (11).
- Godwin Tunde, A. T. 2012. Compliance with Road Safety Regulations Among Commercial Motorcyclists in Nigeria. *Canadian Social Science*. Vol.8(1).
- Gery Valery Karamoy. 2013. Kematian Karena Kecelakaan Akibat Kelalaian Korban Di Jalan Raya. *Jurnal Lex Crimen*. Vol. 2(4).
- Kristiano, Rikardus., Suryana., dan Upi Supriatna. 2019. Perkembangan Sarana Dan Prasarana Transportasi Dalam Hubungannya Dengan Tingkat Perekonomian Masyarakat Di Desa Kolang Kecamatan Kuwus Barat, Kabupaten Manggarai Barat, Provinsi Nusa Tenggara Timur. *Jurnal Geografi Gea*. Vol. 19(2).
- Menteri Perhubungan. 1993. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor Km 60 Tahun 1993 Tentang Marka jalan*. Jakarta.
- Menteri Perhubungan. 2014. *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2014 tentang Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas*. Jakarta.
- Menteri Perhubungan. 2009. *Undang- Undang No.22 Tahun 200 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Nasution, P. 2017. Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu-Rambu Lalu Lintas di Simpang Jalan Pandu dan Jalan Sutomo (Studi Kasus). *Skripsi*. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
- Oglesby, C.H., dan Hick, R.G. 1982. *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Palilingan, C., Y., Timboeleng, J., A., dan Paransa, M., J.. 2013. Analisa Karakteristik Moda Transportasi Angkutan Umum Rute Manado Tomohon Dengan Metode Analisa Biaya Operasional Kendaraan (BOK). *Jurnal Sipil Statik*. Vol. 1(8).
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Prayudha, W. 2017. Tingkat Kepatuhan Masyarakat Pengguna Jalan Terhadap Fungsi Rambu- Rambu Dan Marka Lalu Lintas Di Kota Medan. *Skripsi*. Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.ssss

- Sarwono, S. W., dan Meinarno, E. A. 2012. *Psikologi Sosial*. Jakarta: Salemba Humanika.
- Sinar, E. G., 2010. Analisis Pengaturan Lampu Lalu Lintas Dengan Metoda MKJI (Studi Kasus Simpang Bersinyal) UIN Kalijaga Yogyakarta. *Thesis*. Universitas Atma Jaya.
- Subekti. 1983. *Kamus Hukum*. Jakarta: Pradnya Paramita.

## LAMPIRAN



Gambar L.1: Pengisian Angket oleh Pengendara di Lokasi Penelitian



Gambar L.2: Parkir Sembarangan di Lokasi Penelitian



Gambar L.3: Tidak adanya Halte untuk Menaikkan/Menurunkan Penumpang



Gambar L.4: Pelanggaran Oleh Pengendara Dengan Melawan Arus Lalu Lintas





Gambar L.5: Pedagang yang Berjualan di Bahu Jalan dan Trotoar Pejalan Kaki



Gambar L.6: Kondisi Jalan di Simpang Pasar Palapa Brayan

**ANGKET TINGKAT KEPATUHAN MASYARAKAT PENGGUNA JALAN  
TERHADAP FUNGSI RAMBU DAN MARKA JALAN DI SIMPANG PASAR  
PALAPA BRAYAN**

Nama : HENDRY BUDIMAN

Petunjuk Pengisian

Bacalah semua pertanyaan dengan teliti, kemudia beri tanda centang (✓) pada salah satu jawaban dari pilihan yang paling sesuai dengan yang anda alami.

Keterangan pilihan jawaban:

a. Keterangan bagian Aspek tentang Peraturan Lalu Lintas

TP : Tidak Paham

KP : Kurang Paham

CP : Cukup Paham

SP : Sangat Paham

b. Keterangan bagian Aspek Kepatuhan atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain

TP : Tidak Patuh

KP : Kurang Patuh

CP : Cukup Patuh

SP : Sangat Patuh

**Jawaban tidak mempengaruhi atau tidak ada efek apapun bagi anda**



a. Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas

No	Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas di Simpang Pasar Palapa	Pilihan Jawaban			
		Tidak Paham	Kurang Paham	Cukup Paham	Sangat Paham
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Memahami arti dari perintah dan larangan dalam rambu lalu lintas			✓	
2	Memahami arti dari tanda marka jalan				✓
3	Memahami arti dari batas kecepatan minimal dan maksimal berkendara			✓	
4	Memahami alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL)			✓	
5	Memahami arti dari fungsi trotoar bagi pejalan kaki				✓

b. Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain

No	Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain di Simpang Pasar Palapa	Pilihan Jawaban			
		Tidak patuh	Kurang patuh	Cukup Patuh	Sangat patuh
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Mematuhi petunjuk rambu dan marka lalu lintas di jalan raya			✓	
2	Menyalakan lampu petunjuk arah saat berbelok arah untuk mencegah terjadi kecelakaan			✓	
3	Mengutamakan pejalan kaki saat menyebrang		✓		
4	Tidak menggunakan ponsel untuk telepon saat berkendara			✓	
5	Menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan sepeda motor, dan pada malam hari kendaraan roda 4 atau lebih	✓			

Gambar L.7: Angket Penelitian tentang Fungsi Rambu dan Marka Jalan

**ANGKET TINGKAT KEPATUHAN MASYARAKAT PENGGUNA JALAN  
TERHADAP FUNGSI RAMBU DAN MARKA JALAN DI SIMPANG PASAR  
PALAPA BRAYAN**

Nama : RISKAWIDYA

**Petunjuk Pengisian**

Bacalah semua pertanyaan dengan teliti, kemudia beri tanda centang (✓) pada salah satu jawaban dari pilihan yang paling sesuai dengan yang anda alami.

**Keterangan pilihan jawaban:**

a. Keterangan bagian Aspek tentang Peraturan Lalu Lintas

TP : Tidak Paham

KP : Kurang Paham

CP : Cukup Paham

SP : Sangat Paham

b. Keterangan bagian Aspek Kepatuhan atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain

TP : Tidak Patuh

KP : Kurang Patuh

CP : Cukup Patuh

SP : Sangat Patuh

**Jawaban tidak mempengaruhi atau tidak ada efek apapun bagi anda**

a. Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas

No	Aspek Pemahaman tentang Peraturan Lalu Lintas di Simpang Pasar Palapa	Pilihan Jawaban			
		Tidak Paham	Kurang Paham	Cukup Paham	Sangat Paham
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Memahami arti dari perintah dan larangan dalam rambu lalu lintas			✓	
2	Memahami arti dari tanda marka jalan		✓		
3	Memahami arti dari batas kecepatan minimal dan maksimal berkendara			✓	
4	Memahami alat pemberi isyarat lalu lintas (APILL)				✓
5	Memahami arti dari fungsi trotoar bagi pejalan kaki				✓

b. Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain

No	Aspek Kepatuhan Atas Keselamatan Diri Sendiri dan Orang Lain di Simpang Pasar Palapa	Pilihan Jawaban			
		Tidak patuh	Kurang patuh	Cukup Patuh	Sangat patuh
		(orang)	(orang)	(orang)	(orang)
1	Mematuhi petunjuk rambu dan marka lalu lintas di jalan raya		✓		
2	Menyalakan lampu petunjuk arah saat berbelok arah untuk mencegah terjadi kecelakaan			✓	
3	Mengutamakan pejalan kaki saat menyebrang				✓
4	Tidak menggunakan ponsel untuk telepon saat berkendara			✓	
5	Menyalakan lampu utama pada siang hari bagi kendaraan sepeda motor, dan pada malam hari kendaraan roda 4 atau lebih				✓

Gambar L.8: Angket Penelitian tentang Fungsi Rambu dan Marka Jalan

## DAFTAR RIWAYAT HIDUP



### INFORMASI PRIBADI

Nama : Alpi Sahrin Siregar  
Panggilan : Alpi  
Tempat, Tanggal Lahir : Padang Bujur, 04 April 1998  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Alamat Sekarang : Padang Bujur  
HP/Email : 0822-7114-1866/alpisahrin98@gmail.com

### RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Induk Mahasiswa : 1707210190  
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Teknik Sipil  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara  
Alamat Perguruan Tinggi : Jl. Kapten Muchtar Basri No.3 Medan 20238

### PENDIDIKAN FORMAL

<b>Tingkat Pendidikan</b>	<b>Nama dan Tempat</b>	<b>Tahun Kelulusan</b>
Sekolah Dasar	SD No.101420 Padang Bujur	2010
Sekolah Menengah Pertama	SMPN 1 Padang Bolak Julu	2013
Sekolah Menengah Atas	SMAN 1 Padang Bolak Julu	2016
Perguruan Tinggi	Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara	2017 - sekarang