

**ANALISIS DAMPAK PENGATURAN PETUGAS  
TIDAK RESMI TERHADAP KINERJA SIMPANG  
TIPE T322**

**(Studi kasus : Simpang KPAD, Bandung)**

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Kemacetan terjadi karena volume kendaraan yang melebihi kapasitas dari jalan yang dilewatinya. Bisa juga karena perilaku pengendara yang menerabas antrian kendaraan, berkendara zigzag dengan kecepatan tinggi, dan melanggar rambu yang dilarang menikung (Hendratno, 2009).

Simpang dapat didefinisikan sebagai daerah umum dimana dua jalan atau lebih bergabung atau bersimpangan, termasuk jalan dan fasilitas tepi jalan untuk pergerakan lalu lintas di dalamnya (Khisty, C.J dan Kent L.B, 2003)

Menurut Khisty, 2003, persimpangan dibuat dengan tujuan untuk mengurangi potensi konflik diantara kendaraan, termasuk pejalan kaki dan sekaligus menyediakan kenyamanan maksimum dan kemudahan pergerakan bagi kendaraan.

Pada persimpangan paling sering terjadi kemacetan. Terutama pada simpang tak bersinyal. Oleh karena itu perlu dilakukan perencanaan transportasi. Jumlah penduduk yang semakin meningkat menjadi faktor utama dalam perencanaan transportasi (Aulia, M. Donie., 2012). Penyediaan fasilitas APILL yang tidak mempertimbangkan kondisi geometrik eksisting akan menyebabkan fasilitas tersebut tidak berfungsi secara optimal. Selain penyediaan APILL, pengaturan simpang dapat dilakukan dengan pemasangan rambu beri jalan (*YIELD*), rambu stop, bundaran, dan juga pengaturan dengan petugas. (Yuliansyah A dan Romadhona J P, (2017)

Di Indonesia terdapat fenomena sebuah,putaran jalan, dan persimpangan diatur oleh petugas tidak resmi atau biasa disebut “Pak Ogah”, untuk memperlancar arus lalu lintas. Petugas tidak resmi ini biasanya berasal dari warga sekitar. Hal ini dipicu karena kurangnya petugas resmi yang bertugas di lokasi rawan kemacetan. Maka oleh sebagian orang sekitar lokasi yang tidak memiliki pekerjaan tetap

menganggap ini sebagai peluang untuk mendapatkan uang ala kadarnya sebagai jasa mengatur lalu lintas (Yosua R S, 2018). Aktivitas pengaturan simpang tak bersinyal oleh petugas tidak resmi disebabkan oleh dua faktor, yaitu sosial masyarakat dan kondisi kota yang masih memungkinkan warga untuk tidak tertib dalam berlalu lintas (Ari G, 2018). Tetapi pekerjaan seperti itu termasuk ilegal. Polisi lalu lintas atau petugas dari dinas perhubungan lebih berwenang dalam mengatur lalu lintas pada simpang tak bersinyal.

## **1.2 Tujuan Penelitian**

Penulisan ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh petugas tidak resmi (Pak Ogah) terhadap kinerja simpang tak bersinyal

Mengetahui perbandingan kinerja simpang yang dipengaruhi oleh petugas tidak resmi dan tidak ada pengaturan oleh siapa pun.

## **1.3 Permasalahan**

Permasalahan yang akan dibahas pada penulisan skripsi ini antara lain :

- a. Kemacetan simpang tiga tak bersinyal.
- b. Adanya fenomena petugas tidak resmi pada simpang tiga tak bersinyal.

## **1.4 Lingkup penelitian**

Dalam penelitian ini berfokus pada kapasitas dan tundaan pada simpang tiga tak bersinyal.

## **1.5 Metode Penulisan**

Pada BAB I yang berisikan latar belakang, tujuan, ruang lingkup, metode penulisan, dan manfaat dari penulisan skripsi ini.

Pada BAB II akan dijelaskan teori – teori yang telah dipelajari oleh penulis untuk digunakan pada bab 3 sebagai metode analisis. Teori – teori yang diambil secara umum adalah tentang rekayasa transportasi simpang tak bersinyal

Pada BAB III akan disajikan prosedur analisis data, karena tujuan penulisan skripsi ini adalah membandingkan seberapa berpengaruhnya petugas tidak resmi

dan petugas resmi pada kelancaran transportasi. Maka metode penelitian yang digunakan adalah metode observasi dan survey langsung pada lokasi yang sudah ditentukan.

Pada BAB IV akan disajikan tentang contoh kasus nyata kemacetan lalu lintas pada simpang tiga tak bersinyal yang sering di atur oleh petugas tidak resmi. Kasus tersebut mengambil lokasi di persimpangan Jl. Gegerkalong Hilir dengan Jl. Cipedes Atas.

Pada BAB V akan menyimpulkan seluruh penulisan yang telah dilakukan terutama hal - hal yang penting yang telah diperoleh pada BAB III dan BAB IV. Kesimpulan yang dihasilkan akan bersifat khusus dan dapat pula bersifat umum. Pada bab ini juga akan disajikan saran – saran dari penulis.

#### **1.6 Manfaat Penelitian**

Penulisan skripsi ini diharapkan dapat bermanfaat untuk Pemerintah kota Bandung, Satlantas Polrestabes (Satuan Lalu Lintas Kepolisian Resor Kota Besar) Bandung ataupun Dishub (Dinas Perhubungan) kota Bandung sebagai studi terkait adanya petugas tidak resmi yang mengatur simpang tak bersinyal.

Selain itu penulisan skripsi ini diharapkan bermanfaat bagi kalangan akademik untuk menambah wawasan dan pengetahuan tentang rekayasa transportasi.

#### **1.7 Hipotesa**

Diduga tundaan yang terjadi pada simpang pada saat diatur oleh petugas tidak resmi adalah 14 detik. Sedangkan pada saat simpang tidak diatur oleh siapa pun tundaannya 12 detik. Kinerja simpang lebih lancar saat tidak diatur dibandingkan diatur oleh petugas tidak resmi.



## 1.8 Studi Terdahulu

No.	Nama	Judul	Tujuan	Metode	Kesimpulan
1	Aprizal Yuliansyah	Dampak Pengaturan Petugas Tidak Resmi Terhadap Kinerja Simpang Tidak Bersinyal (Studi Kasus Simpang Kronggahan Sleman)	Mengetahui dampak yang terjadi akibat adanya pengaturan dari petugas tidak resmi pada simpang tidak bersinyal	Menggunakan metode berdasarkan Direktorat Jendral Bina Marga 1997 (MKJI 1997) untuk menentukan waktu siklus simpang empat dari menggunakan program VISIM untuk pemodelan simpang dalam beberapa kondisi yaitu simpang tidak bersinyal, simpang bersinyal, dan simpang dengan pengaturan petugas tidak resmi	Kondisi simpang Kronggahan pada saat tidak terdapat pengaturan, baik dengan sinyal maupun dengan Petugas Tidak Resmi (PTR) didapatkan nilai tundaan yaitu pada arah Utara 38,308 detik, arah Timur 16,737 detik, arah Selatan 47,228 detik, dan arah Barat 10,437 detik. Nilai panjang antrian pada arah Utara sebesar 66,232 meter, arah Timur sebesar 18,188 meter, arah Selatan sebesar 224,346 meter, dan arah Barat sebesar 142,610 meter. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 96 Tahun 2015, tingkat pelayanan simpang ditentukan berdasarkan tundaan yang terjadi, sehingga kinerja simpang Kronggahan pada kondisi tanpa pengaturan didapat nilai kinerja (Level Of Service) untuk lengan Utara adalah D, lengan Timur adalah C, lengan Selatan adalah E, dan lengan Barat adalah B.
2	Yosua Rizky Siregar	"PAK OGAH" (Studi Etnografi Kehadiran "Pak Ogah" di Persimpangan Jalan Bhayangkara, Kelurahan Indra Kasih, Kota Medan)	Untuk mengetahui dan memahami fenomena sosial yang mulai muncul belakangan tahun ini dibandingkan tahun - tahun sebelumnya. Kemudian menjelaskan peran "Pak Ogah" di persimpangan jalan yang menjadi lokasi untuk mengatur lalu lintas.	Menggunakan metode kualitatif yang bersifat etnografis. Penelitian etnografi melibatkan aktivitas belajar mengenai dunia orang yang telah belajar melihat, mendengar, berbicara, berfikir dan bertindak dengan cara - cara yang berbeda.	Adanya kepentingan yang muncul disaat kemacetan pengendara ingin cepat melintas maka pengendara menggunakan jasa dari "Pak Ogah" yang bertugas sebagai pengatur lalu lintas. Dan "Pak Ogah" memberikan jalan dengan menutup dan menahan jalan dengan demikian kepentingan itu tampak di jalanan. Banyaknya yang melintas di persimpangan itu juga membuat banyaknya orang - orang yang juga ingin menjadi "Pak Ogah".

No.	Nama	Judul	Tujuan	Metode	Kesimpulan
3	Zakiah Gemi Nastiti		Mengetahui kinerja simpang yang diukur berdasarkan nilai Kapasitas (C) derajat Kejenuhan (DS), Peluang antrian (QP) dan tundaan (D)	Menghitung kapasitas simpang 3 tak bersinyal tipe T322 menggunakan metode perhitungan MKJI 1997	Setelah dilakukan pengamatan oleh peneliti selama 4 hari dan dilakuak perhitungan di jam puncak 16.00-17.00 WIB pada hari Jumat dan hari Minggu, maka dalam penelitian ini dapat diambil kesimpulan yaitu pada simpang tak bersinyal simpang Jl. Prof. Dr. Sutami dan Jl. Sukahaji adalah sebagai berikut : Kapasitas (C) = 2431 smp/jam pada hari jumat dan 2580 smp/jam pada hari Minggu. Derajat Kejenuhan (DS) = 1.18 pada hari Jumat dan 0.98 pada hari Minggu. Peluang Antrian (QP) = 56.18 - 113.69% pada hari Jumat dan 38.53 - 76.15% pada hari Minggu. Tundaan (D) = 4.2 detik/smp pada hari Jumat dan 4.7 detik/smp pada hari Minggu. Hambatan Samping = 0.95.
4	Rifan Fiery Karyori	Analisa Derajat Kejenuhan Akibat Pengaruh Kecepatan Kendaraan Pada Jalan Perkotaan Di Kawasan Komersil (Studi Kasus : Di Segmen Jalan Depan Manado Town Square Boulevard Manado)	Menganalisa derajat kejenuhan akibat pengaruh kecepatan kendaraan pada ruas jalan. Mengetahui tingkat pelayanan jalan pada ruas jalan.	Metode analisa regresi linier. Metode analisa regresi linier akan digunakan untuk mempelajari hubungan antara dua perubah (variabel) yang sedang diselidiki.	Analisis berdasarkan persamaan Davidson dengan pendekatan linier, untuk arah Malalayang ke Pasar 45 diperoleh nilai indeks tingkat pelayanan (a) tertinggi sebesar 1.499699 terjadi pada hari jumat 01 Maret 2013 dengan koefisien determinasi ( $R^2$ ) = 49.49% dan untuk arah pasar 45 ke Malalayang diperoleh nilai indeks tingkat pelayanan (a) tertinggi sebesar 2.717964 terjadi pada hari Jumat 01 Maret 2013 dengan koefisien determinasi ( $R^2$ ) + 79.92%.

No.	Nama	Judul	Tujuan	Metode	Kesimpulan
5	Koilal Alokabel	Analisa Kinerja Persimpangan Tak Bersinyal Tipe T Pada Pertemuan Ruas Jalan Timor Raya dan Jalan Suratim di Kelurahan Oesapa Kecamatan Kelapa Lima Kota Kupang Provinsi Nusa Tenggara Timur	Mengetahui tingkat pelayanan simpang tak bersinyal pada jalan Timor Raya dan Jalan Suratmi dan Mengendalikan agar persimpangan tersebut dapat memberikan pelayanan yang lebih baik.	Pembagian ruang (space Sharing), Pembagian sama seperti bundaran lalu lintas (round bouts). Pembagian waktu (time sharing). Penggunaan waktu secara bersama - sama yang diterapkan dengan lampu - lampu pengatur lalu lintas. Pemisahan bidang pada persimpangan secara overpass dan underpass.	Tingkat kinerja persimpangan pada kondisi saat ini tidak memenuhi, tingkat kinerja pada kondisi simpang saat ini dikategorikan dalam tingkat pelayanan D. untuk meningkatkan kinerja persimpangan maka dilakukan pengaturan lalu lintas dengan lampu lalu lintas (traffic light). peningkatan kinerja simpang tersebut dapat juga ditempuh dengan pelebaran lajur, menambah lajur ataupun memperlebar jalan.