

EVALUASI KEBUTUHAN RAMBU LALU LINTAS PADA RUAS JALAN PERBATASAN ANTARA KABUPATEN BANTUL-GADING DI GUNUNGKIDUL, YOGYAKARTA

THE EVALUATION OF TRAFFIC ROAD SIGNS ON ROAD BORDER CROSSING BETWEEN BANTUL-GADING REGENCY IN GUNUNGKIDUL, YOGYAKARTA

¹Setio Boedi Arianto dan ²Dwi Heriwibowo

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta-Indonesia

¹boedi.arianto@gmail.com

²heyree_ltb@yahoo.com

Diterima: 26 Januari 2016, Direvisi: 2 Februari 2016, Disetujui: 23 Februari 2016

ABSTRACT

The purpose of this research is to find out the number of road traffic facilities requirement as monitoring devices toward the implementation of management and traffic engineering in order to support safety road. The analytical method used are Descriptive Qualitative and Quantitative analysis. The conclusions of this study are the characteristics of road geometric in Gunungkidul Regency on the road border crossing between Bantul Regency and Gading Regency mostly are uphill and downhill road combined with curves roadside segmented which are indicates accidents-prone areas. Therefore it is required some of traffic signs for this segment about 128 units which are consisting of order signs 2 units, instruction signs 13 units, warning signs 108 units, and prohibition signs 5 units. Currently the number of traffic signs installed are 76 units consisting of order signs 2 units, signs instruction 4 units, warning signs 67 units, and prohibition signs 3 units, for this there are a shortage of traffic signs for 52 units consisting of signs instruction 9 units, warning signs 41 units, and prohibition signs 2 units.

Keywords: *traffic road signs, border crossing, Bantul-Gading Regency*

ABSTRAK

Tujuan melakukan penelitian adalah untuk mengetahui jumlah kebutuhan perlengkapan jalan sebagai alat pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam rangka keselamatan jalan. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif. Kesimpulan dari penelitian ini adalah kondisi geometri jalan di Kabupaten Gunungkidul pada ruas jalan batas Kabupaten Bantul-Gading, yaitu berupa tanjakan dan turunan serta tikungan tajam dan segmen jalan ini merupakan daerah rawan kecelakaan. Karenanya dibutuhkan rambu-rambu lalu lintas pada segmen jalan ini sebanyak 128 unit terdiri atas rambu perintah 2 unit, rambu petunjuk 13 unit, rambu peringatan 108 unit, dan rambu larangan 5 unit. Untuk saat ini jumlah rambu lalu lintas terpasang adalah 76 unit yang terdiri atas rambu perintah 2 unit, rambu petunjuk 4 unit, rambu peringatan 67 unit, dan rambu larangan 3 unit, sehingga terdapat kekurangan jumlah rambu 52 unit yang terdiri atas rambu petunjuk 9 unit, rambu peringatan 41 unit, dan rambu larangan 2 unit.

Kata Kunci: *rambu lalu lintas, ruas perbatasan, Kabupaten Bantul-Gading*

PENDAHULUAN

Transportasi merupakan bagian yang sangat penting dalam kehidupan manusia, oleh karena itu jalan merupakan salah satu prasarana transportasi yang sangat dibutuhkan guna memperlancar kegiatan perekonomian selain untuk memudahkan mobilitas penduduk dari satu daerah menuju daerah lainnya. Seiring dengan meningkatnya pembangunan nasional maka pembangunan jalan yang terbagi atas jalan nasional, jalan provinsi, dan jalan kabupaten/kota harus selalu ditingkatkan agar pembangunan nasional dapat berjalan lancar.

Menurut Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 631/KPTS/M/2009 tentang Penetapan Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional tanggal 31 Desember 2009, panjang ruas jalan nasional di Kabupaten Gunungkidul adalah 34,341 km dengan perincian ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading sepanjang 13,270 km, Gading-

Gledag 5,250 km, Gledag-Wonosari (Lingkar Utara Wonosari) 8,610 km, Lingkar Selatan Wonosari 5,771 km, dan Jln. Sugiyopranoto (Wonosari) 1,440 km.

Ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading merupakan ruas jalan nasional yang menjadi jalan masuk menuju Kabupaten Gunungkidul dari arah Kota Yogyakarta maupun Kabupaten Bantul, dengan kondisi permukaan jalan yang cukup baik dengan perkerasan aspal dan sebagian besar jalan ini masih banyak terdapat pepohonan di sebelah kanan maupun kiri jalan. Selain itu kondisi jalan yang ada di Kabupaten Gunungkidul pada segmen jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading merupakan daerah perbukitan yang memiliki geometri jalan berupa tanjakan dan turunan serta tikungan tajam sehingga memerlukan fasilitas keselamatan yang sangat memadai.

Dalam bidang transportasi jalan ada tiga faktor yang satu sama lain saling mempengaruhi, pertama faktor tata guna lahan yang mempengaruhi pergerakan, kedua faktor lalu lintas yang ada sebagai akibat dari adanya pergerakan (mobilitas) orang dan barang, faktor ketiga sarana yang digunakan untuk memindahkan orang atau barang serta prasarana sebagai pendukung dalam melakukan pergerakan.

Terkait dengan prasarana jalan, untuk memenuhi kebutuhan perlengkapan jalan sebagai bagian dari prasarana jalan, sesuai dengan Pasal 25 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan. Berdasarkan ketentuan dalam pasal tersebut, maka pemerintah baik pemerintah pusat, pemerintah provinsi, maupun pemerintah kabupaten/kota harus memenuhi kewajiban tersebut sebagai bentuk pelaksanaan amanat undang-undang.

Berdasarkan uraian di atas, maka permasalahan dalam penelitian ini adalah bagaimana kondisi *existing* rambu lalu lintas yang terpasang saat ini dan berapa kebutuhan rambu lalu lintas yang seharusnya terpasang sesuai dengan ketentuan atau peraturan perundang-undangan yang berlaku?. Sedangkan tujuan penelitian adalah untuk mengetahui jumlah kebutuhan perlengkapan jalan sebagai alat pengawasan terhadap pelaksanaan manajemen dan rekayasa lalu lintas dalam rangka keselamatan jalan.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Aspek Legalitas

Dalam Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang LLAJ Pasal 25 ayat (1) disebutkan

bahwa setiap jalan yang digunakan untuk lalu lintas umum wajib dilengkapi dengan perlengkapan jalan berupa rambu lalu lintas, marka jalan, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat penerangan jalan, alat pengendali dan pengamanan pengguna jalan, alat pengawasan dan pengamanan jalan, fasilitas untuk sepeda, pejalan kaki, dan penyandang cacat, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas dan angkutan jalan yang berada di jalan dan di luar badan jalan.

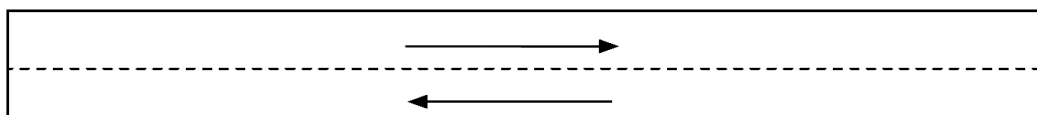
Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas menyebutkan bahwa rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Dalam Pasal 3 disebutkan bahwa rambu lalu lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah, dan rambu petunjuk.

B. Karakteristik Jalan

1. Tipe Jalan

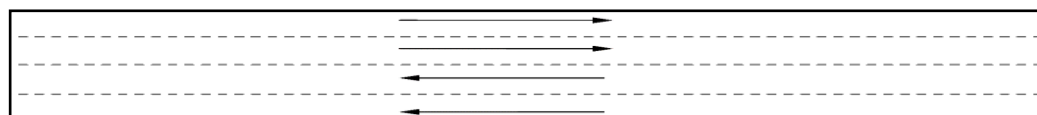
Berbagai tipe jalan akan menunjukkan kinerja yang berbeda pada pembebanan lalu lintas tertentu, tipe jalan ditunjukkan dengan potongan melintang jalan yang ditunjukkan oleh jumlah lajur dan arah pada setiap segmen jalan (MKJI, 1997). Tipe jalan untuk jalan perkotaan yang digunakan dalam MKJI 1997 dibagi menjadi 4 bagian yaitu:

- Jalan dua jalur dua arah tak terbagi (2/2 UD)
- Jalan empat lajur dua arah:
 - Tak terbagi (yaitu tanpa median) (4/2 UD)
 - Terbagi (yaitu dengan median) (4/2 D)
- Jalan enam lajur dua arah terbagi (6/2 D), dan
- Jalan satu arah (1-3/1)



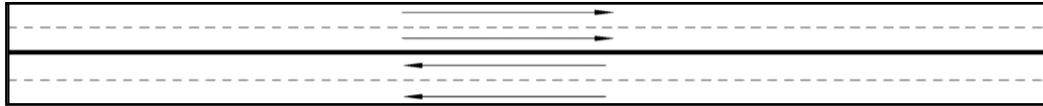
Sumber: MKJI, 1997

Gambar 1.
Jalan Dua Lajur Dua Arah Tak Terbagi (2/2 UD).



Sumber: MKJI, 1997

Gambar 2.
Jalan Empat Lajur Dua Arah Tak Terbagi (4/2 UD).



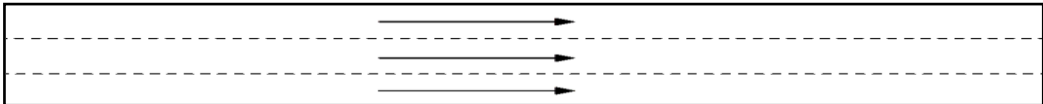
Sumber: MKJI, 1997

Gambar 3.
Jalan Empat Lajur Dua Arah Terbagi (4/2 D).



Sumber: MKJI, 1997

Gambar 4.
Jalan Enam Lajur Dua Arah Terbagi (6/2 D).



Sumber: MKJI, 1997

Gambar 5.
Jalan Satu Arah (1-3/1).

2. Jalur dan Lajur Lalu Lintas

Menurut Sukirman (1994) jalur lalu lintas adalah keseluruhan bagian perkerasan jalan yang diperuntukkan untuk lalu lintas kendaraan. Jalur lalu lintas terdiri dari beberapa lajur (*lane*) kendaraan. Lajur lalu lintas yaitu bagian dari jalur lalu lintas yang khusus diperuntukkan untuk dilewati oleh satu rangkaian kendaraan dalam satu arah. Lebar lalu lintas merupakan bagian jalan yang paling menentukan lebar melintang jalan secara keseluruhan. Besarnya lebar jalur lalu lintas hanya dapat ditentukan dengan pengamatan langsung di lapangan.

3. Kereb

Kereb sebagai batas antara jalur lalu-lintas dan trotoar berpengaruh terhadap dampak hambatan samping pada kapasitas dan kecepatan. Kapasitas jalan dengan kereb lebih kecil dari jalan dengan bahu (MKJI 1997). Menurut Sukirman (1994) kereb adalah penonjolan atau peninggian tepi perkerasan atau bahu jalan yang dimaksudkan untuk keperluan *drainase*, mencegah keluarnya kendaraan dari tepi perkerasan dan memberikan ketegasan tepi pekerasan. Pada umumnya kereb digunakan pada jalan-jalan di daerah pertokoan, sedangkan untuk jalan-jalan antar kota kereb digunakan jika jalan tersebut direncanakan untuk lalu lintas dengan kecepatan tinggi/apabila melintasi perkampungan.

4. Trotoar

Menurut Sukirman (1994) trotoar adalah jalur yang terletak berdampingan dengan

jalur lalu lintas yang khususnya dipergunakan untuk pejalan kaki (*pedestrian*). Untuk kenyamanan pejalan kaki maka trotoar harus dibuat terpisah dari jalur lalu lintas oleh struktur fisik berupa kereb.

5. Bahu Jalan

Menurut Sukirman (1994) bahu jalan (*shoulder*) adalah jalur yang terletak berdampingan dengan jalur lalu lintas yang berfungsi sebagai:

- ruangan tempat berhenti sementara kendaraan,
- ruangan untuk menghindari diri dari saat-saat darurat untuk mencegah kecelakaan,
- ruangan pembantu pada saat mengadakan perbaikan atau pemeliharaan jalan, dan
- memberikan dukungan pada konstruksi perkerasan jalan dari arah samping.

6. Median Jalan

Median adalah jalur yang terletak di tengah jalan untuk membagi jalan dalam masing-masing arah. Median serta batas-batasnya harus terlihat oleh setiap mata pengemudi baik pada siang hari maupun malam hari serta segala cuaca dan keadaan (Sukirman,1994). Fungsi median yaitu:

- menyediakan daerah netral yang cukup lebar dimana pengemudi masih dapat mengontrol keadaan pada saat-saat darurat,

- b. menyediakan jarak yang cukup untuk membatasi/mengurangi kesilauan terhadap lampu besar dari kendaraan yang berlawanan,
- c. menambah rasa kelegaan, kenyamanan, dan keindahan bagi setiap pengemudi, dan
- d. mengamankan kebebasan samping dari masing-masing arah lalu lintas.

C. Penelitian yang Pernah Dilakukan Sebelumnya

Studi terkait yang pernah dilakukan sebelumnya adalah **Studi SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional di Provinsi Sumatera Selatan dan Bangka Belitung**, yang dilakukan pada tahun 2013 oleh Sekolah Tinggi Transportasi Darat (STTD). Tujuan dari studi ini adalah identifikasi dan inventarisasi untuk mendapatkan data primer mengenai jumlah dan profil dari fasilitas perlengkapan jalan di seluruh jaringan jalan nasional di wilayah Provinsi Sumatera Selatan dan Bangka Belitung, identifikasi kebutuhan fasilitas perlengkapan LLAJ, dan peningkatan kualitas kinerja fasilitas perlengkapan jalan dalam menunjang sistem transportasi jalan di Provinsi Sumatera Selatan dan Bangka Belitung. Metode analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif, sedangkan kesimpulan studi ini sebagai berikut:

1. Jenis rambu yang memiliki jumlah kebutuhan terbanyak di Provinsi Sumatera Selatan adalah jenis rambu peringatan sejumlah 3.862 buah, diikuti rambu lalu lintas petunjuk sebanyak 494 buah, dan rambu larangan sebanyak 149 buah, serta rambu perintah dengan jumlah 17 buah.
2. Kebutuhan marka terpanjang terdapat pada ruas jalan Simpang Penyandingan - Batas Kota Kayu Agung yaitu sepanjang 155,248 km.
3. Kebutuhan alat pengamanan pemakai jalan berupa pagar pengamanan (*guard rail*) yang perlu dipasang di beberapa ruas Jalan di Provinsi Sumatera Selatan berjumlah 24 buah dengan panjang seluruhnya 3,685 km.
4. Kebutuhan alat pengamanan pemakai jalan berupa cermin tikungan yang perlu dipasang di beberapa ruas jalan di Provinsi Sumatera Selatan sebanyak 9 buah.
5. Kebutuhan tanda patok tikungan (*delineator*) di beberapa ruas jalan di Provinsi Sumatera Selatan sebanyak 4 buah dengan panjang 0,255 km.

METODOLOGI PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian adalah penelitian deskriptif yaitu suatu bentuk penelitian yang ditujukan untuk mendeskripsikan fenomena-fenomena yang ada, baik fenomena alamiah maupun fenomena buatan manusia. Fenomena itu bisa berupa bentuk, aktivitas, karakteristik, perubahan, hubungan, kesamaan, dan perbedaan antara fenomena yang satu dengan fenomena lainnya (Sukmadinata, 2006). Penelitian deskriptif merupakan penelitian yang berusaha mendeskripsikan/menginterpretasikan sesuatu, misalnya kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang berkembang, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi, atau tentang kecenderungan yang tengah berlangsung.

Menurut Mardalis (2002) penelitian deskriptif adalah penelitian yang bertujuan untuk mendeskripsikan apa-apa yang saat ini berlaku. Di dalamnya terdapat upaya mendeskripsikan, mencatat, analisis dan menginterpretasikan kondisi-kondisi yang sekarang ini terjadi atau ada. Dengan kata lain penelitian deskriptif bertujuan untuk memperoleh informasi-informasi mengenai keadaan saat ini, dan melihat kaitan antara variabel-variabel yang ada. Penelitian ini tidak menguji hipotesa atau tidak menggunakan hipotesa, melainkan hanya mendeskripsikan informasi apa adanya sesuai dengan variabel-variabel yang diteliti.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data primer dilakukan dengan melihat kondisi eksisting fasilitas perlengkapan dan pendukung jalan melalui pengamatan/observasi menggunakan peralatan *hawkeye*. Sedangkan pengumpulan data sekunder diperoleh berdasarkan data dari instansi terkait, serta studi literatur terhadap dokumen mengenai legalitas/kebijakan serta ketentuan/peraturan perundang-undangan yang berlaku terkait dengan fasilitas perlengkapan jalan.

C. Metode Analisis

Dalam penelitian ini analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kualitatif dan kuantitatif dengan mengacu pada legalitas/kebijakan dan ketentuan/peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta mengacu pada studi-studi yang telah dilakukan dan literatur yang terkait dengan fasilitas perlengkapan jalan.

Menurut Sugiyono (2004) analisis deskriptif adalah statistik yang digunakan untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi.

Analisis deskriptif kualitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan kalimat, sehingga lebih informatif dan mudah dipahami.

Menurut Lexy J. Moloeng (2007), penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-lain, secara holistik dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah.

Miles and Huberman (1994) dalam Sukidin (2002) metode kualitatif berusaha mengungkap berbagai keunikan yang terdapat dalam individu, kelompok, masyarakat, dan/atau organisasi dalam kehidupan sehari-hari secara menyeluruh, rinci, dalam, dan dapat dipertanggungjawabkan secara ilmiah. Menurut Nasution (2003) penelitian kualitatif disebut juga penelitian naturalistik, karena dalam penelitian kualitatif dilakukan dalam setting latar yang alamiah atau natural.

Analisis deskriptif kuantitatif adalah analisis dengan mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul sebagaimana adanya tanpa membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum atau generalisasi dengan menggunakan angka-angka, sehingga lebih mudah dipahami dan dimengerti.

Menurut Sugiyono (2012), metode penelitian kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu. Teknik

pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara *random*, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan.

Penelitian kuantitatif merupakan studi yang diposisikan sebagai bebas nilai (*value free*). Dengan kata lain, penelitian kuantitatif sangat ketat menerapkan prinsip-prinsip objektivitas. Objektivitas itu diperoleh antara lain melalui penggunaan instrumen yang telah diuji validitas dan reliabilitasnya. Peneliti yang melakukan studi kuantitatif mereduksi sedemikian rupa hal-hal yang dapat membuat bias, misalnya akibat masuknya persepsi dan nilai-nilai pribadi. Jika dalam penelaahan muncul adanya bias itu maka penelitian kuantitatif akan jauh dari kaidah-kaidah teknik ilmiah yang sesungguhnya (Sudarwan Danim, 2002).

HASIL DAN PEMBAHASAN

Ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading sepanjang 13,270 km dengan lebar jalan bervariasi yaitu 3 m (lebar bahu jalan 0,5 m), 8 m dan 16 m (lebar bahu jalan masing-masing 0,25 m). Berdasarkan Peraturan Daerah Kabupaten Gunungkidul Nomor 6 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Gunungkidul Tahun 2010-2030 disebutkan bahwa ruas jalan tersebut berfungsi sebagai ruas jalan kolektor primer, yaitu jalan kolektor dalam skala wilayah, berfungsi melayani angkutan pengumpul atau pembagi, dengan ciri perjalanan jarak sedang, kecepatan rata-rata sedang, dan jumlah jalan masuk dibatasi.

Sedangkan kondisi jalan di wilayah Kabupaten Gunungkidul merupakan jalan berliku dan naik turun, karena kabupaten ini merupakan daerah pegunungan. Ruas jalan yang berliku dan naik turun salah satunya adalah ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading. Kondisi ini mengharuskan pengendara kendaraan bermotor yang melintas agar berhati-hati karena ruas jalan ini merupakan daerah rawan kecelakaan. Tipe jalan ini adalah jalan dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD), tetapi pada segmen tertentu terdapat jalan 1 lajur 2 lajur yaitu jalan dari arah Kabupaten Bantul menuju Gading.



Sumber: Hasil Survei, 2015

Gambar 6.
Daerah Rawan Kecelakaan di Kabupaten Gunungkidul.

Jumlah rambu lalu lintas yang terpasang berdasarkan jenis pada ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading sebanyak 76 unit terdiri atas rambu perintah 2 unit, rambu petunjuk 4 unit, rambu peringatan 67 unit, dan rambu larangan 3 unit. Berdasarkan jumlah tersebut, kondisi rambu lalu lintas yang terlihat jelas dengan kondisi baik sebanyak 68 unit, terlihat jelas dengan kondisi rusak 7 unit, dan tertutup objek dengan kondisi rusak 1 unit.

Kondisi rambu lalu lintas yang terpasang berdasarkan jenis dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Rambu perintah yang terlihat jelas dengan kondisi baik dan rusak masing-masing 1 unit.
2. Rambu petunjuk yang terlihat jelas dengan kondisi baik 5 buah dan terlihat jelas dengan kondisi rusak 1 unit.
3. Rambu peringatan yang terlihat jelas dengan kondisi baik 59 unit, terlihat jelas dengan kondisi rusak 5 unit, dan tertutup objek dengan kondisi rusak 1 unit.
4. Rambu larangan yang terlihat jelas dengan kondisi baik 3 unit.



Sumber: Hasil Survei Menggunakan Hawkeyes, 2015

Gambar 7.
Kondisi Rambu Lalu Lintas yang Terpasang Pada Ruas Jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading.

Berdasarkan hasil survei menggunakan *hawkeyes*, diketahui bahwa kebutuhan rambu lalu lintas pada ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading adalah 128 unit terdiri atas rambu perintah 2 unit, rambu petunjuk 13 unit, rambu peringatan 108 unit, dan rambu larangan 5 unit, sehingga terdapat kekurangan rambu lalu lintas sebanyak 52 unit yang terdiri atas

rambu petunjuk 9 unit, rambu peringatan 41 unit, dan rambu larangan 2 unit. Pada ruas jalan ini, jenis rambu lalu lintas yang paling banyak dibutuhkan adalah rambu peringatan dan rambu yang paling sedikit dibutuhkan adalah rambu perintah, begitu juga untuk jenis rambu lalu lintas yang terpasang.

Tabel 1.
Jumlah Kebutuhan Rambu Lalu Lintas Berdasarkan Jenis
Pada Ruas Jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading

No.	Jenis Rambu	Jumlah		
		Kebutuhan	Terpasang	Kekurangan
1.	Perintah	2	2	0
2.	Petunjuk	13	4	9
3.	Peringatan	108	67	41
4.	Larangan	5	3	2
Jumlah		128	76	52

Sumber: Hasil Survei Menggunakan Hawkeyes, 2015

Berdasarkan hasil survei menggunakan *hawkeyes*, jenis dan nama rambu lalu lintas yang terpasang yaitu:

1. rambu perintah yang terbanyak dipasang adalah rambu perintah memasuki jalur atau lajur yang ditunjuk,
2. rambu petunjuk yang terbanyak dipasang adalah pendahulu petunjuk jurusan yang menunjukkan jurusan yang dituju,
3. rambu peringatan yang terbanyak dipasang adalah peringatan (ditegaskan penjelasan jenis peringatan dengan menggunakan papan tambahan), dan
4. rambu larangan yang terbanyak dipasang adalah larangan masuk bagi kendaraan bermotor dan tidak bermotor.

Tabel 2.
Jumlah Rambu Lalu Lintas yang Terpasang Berdasarkan Jenis dan Nama Rambu
Pada Ruas Jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading

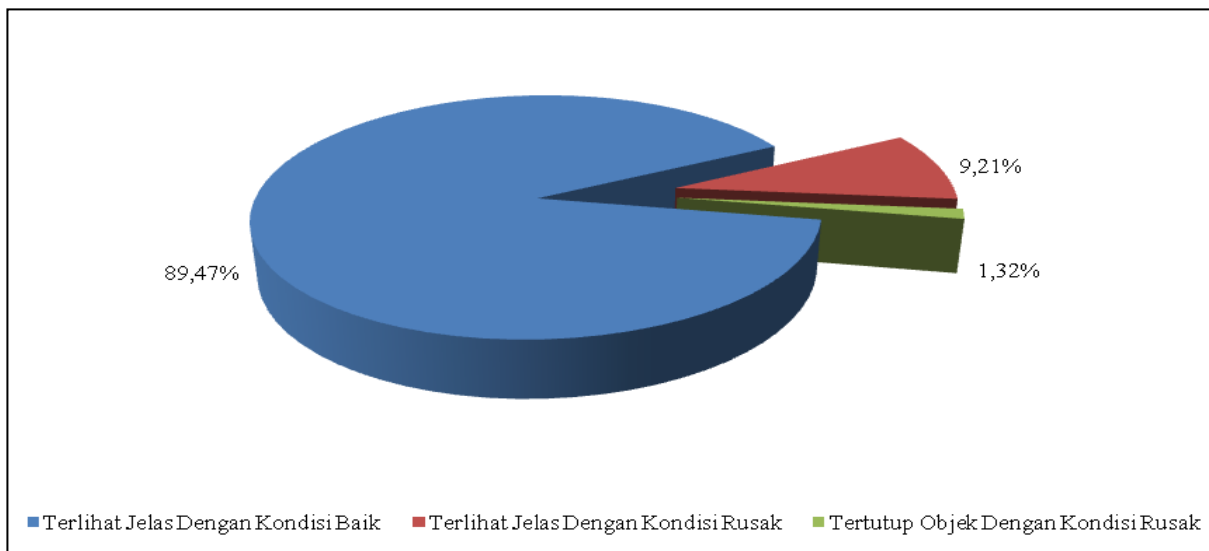
No.	Jenis dan Nama Rambu	Jumlah
A. Rambu Perintah		
1.	Perintah Memasuki Jalur atau Lajur yang Ditunjuk	2
Jumlah		2
B. Rambu Petunjuk		
1.	Pendahulu Petunjuk Jurusan yang Menunjukkan Jurusan yang Dituju	3
2.	Petunjuk Lokasi SPBU	1
Jumlah		4
C. Rambu Peringatan		
1.	Peringatan Tikungan ke Kiri	2
2.	Peringatan Tikungan ke Kanan	1
3.	Peringatan Tikungan Ganda dengan Tikungan Pertama ke Kiri	2
4.	Peringatan Tikungan Ganda dengan Tikungan Pertama ke Kanan	1
5.	Peringatan Tikungan Tajam Ganda dengan Tikungan Pertama ke Kiri	1
6.	Peringatan Banyak Tikungan dengan Tikungan Pertama ke Kiri	2
7.	Peringatan Penyempitan Badan Jalan di Bagian Kiri	1
8.	Peringatan Jembatan/Peringatan Penyempitan Bagan Jalanan Jalan Tertentu	7
9.	Peringatan Turunan Curam	4
10.	Peringatan Tanjakan Landai	1
11.	Peringatan Permukaan Jalan yang Licin	1
12.	Peringatan Bagian Tepi Jalan Sebelah Kiri yang Rawan Runtuh	1
13.	Peringatan Simpang Empat Prioritas (Ditempatkan pada Lengan Minor)	1
14.	Peringatan Persimpangan Tiga Serong Kiri	1

No.	Jenis dan Nama Rambu	Jumlah
15.	Peringatan Persimpangan Tiga Sisi Kiri (Ditempatkan pada Lengan Mayor)	3
16.	Peringatan Persimpangan Tiga Sisi Kanan (Ditempatkan pada Lengan Mayor)	1
17.	Peringatan Awal Pembatas Konstruksi Fisik Pemisah Jalur Lalu Lintas Dua Arah	1
18.	Peringatan Akhir Pembatas Konstruksi Fisik Pemisah Jalur Lalu Lintas Dua Arah	1
19.	Peringatan Banyak Lalu Lintas Pejalan Kaki Menggunakan Fasilitas Penyeberangan	1
20.	Peringatan Banyak Lalu Lintas Pejalan Kaki Anak-anak	6
21.	Peringatan (ditegaskan penjelasan jenis peringatan dengan menggunakan papan tambahan)	16
22.	Rambu Peringatan dengan Kata-kata	2
23.	Pengarah Tikungan ke Kiri	1
24.	Pengarah Tikungan ke Kanan	9
Jumlah		67
D. Rambu Larangan		
1.	Larangan Masuk Bagi Kendaraan Bermotor dan Tidak Bermotor	2
2.	Larangan Masuk bagi Kendaraan dengan Ukuran Lebar Melebihi 2.500 (dua ribu lima ratus) milimeter, Ukuran Panjang melebihi 12.000 (dua belas ribu) milimeter, Ukuran Paling Tinggi 4.200 (empat ribu dua ratus) milimeter, dan Muatan sumbu terberat 8 (delapan) ton	1
Jumlah		3

Sumber: Hasil Analisis, 2015

Kondisi rambu lalu lintas yang terpasang pada ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading sebagian besar masih baik, kondisi ini berdasarkan dari 76 unit rambu lalu lintas yang terpasang dimana kondisi

rambu lalu lintas yang terlihat jelas dengan kondisi baik sebesar 89,47%, terlihat jelas dengan kondisi rusak 9,21%, dan tertutup objek dengan kondisi rusak 1,32%.

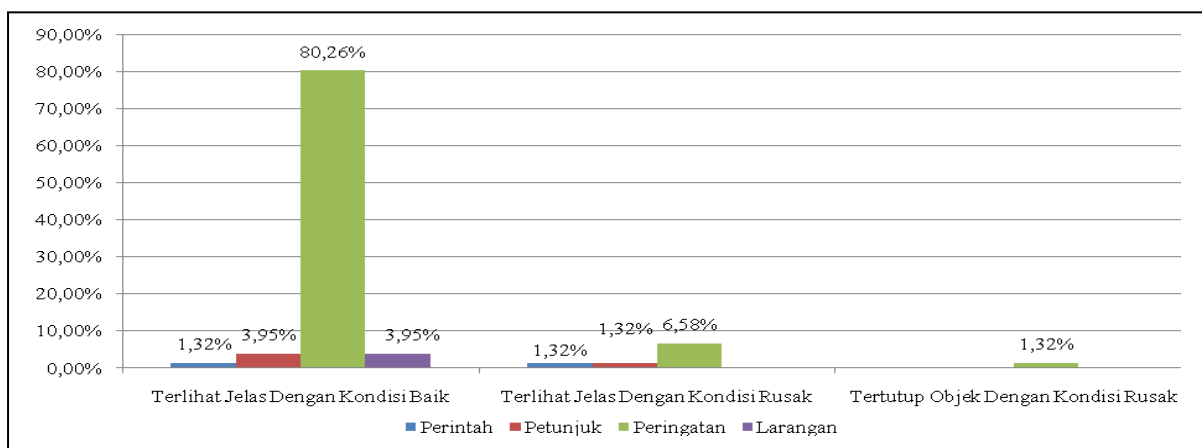


Sumber: Hasil Analisis, 2015.

Gambar 8.
Kondisi Rambu Lalu Lintas yang Terpasang Pada Ruas Jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading.

Jika dirinci lebih lanjut, maka kondisi rambu lalu lintas yang terpasang berdasarkan jenisnya dapat diuraikan sebagai berikut:

1. rambu perintah yang terlihat jelas dengan kondisi baik dan rusak masing-masing 1,32%,
2. rambu petunjuk yang terlihat jelas dengan kondisi baik 3,95% dan terlihat jelas dengan kondisi rusak 1,32%,
3. rambu peringatan yang terlihat jelas dengan kondisi baik 80,26%, terlihat jelas dengan kondisi rusak 6,58%, serta tertutup objek dengan kondisi rusak 1,32%, dan
4. rambu larangan yang terlihat jelas dengan kondisi baik 3,95%.



Sumber: Hasil Analisis, 2015.

Gambar 8.
Kondisi Rambu Lalu Lintas yang Terpasang Berdasarkan Jenisnya
Pada Ruas Jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading.

Sedangkan jenis dan nama rambu lalu lintas yang dibutuhkan yaitu:

1. rambu petunjuk yang terbanyak dibutuhkan adalah petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki,
2. rambu peringatan yang terbanyak dibutuhkan adalah peringatan (ditegaskan penjelasan jenis
3. rambu larangan yang terbanyak dibutuhkan adalah larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari yang tertulis, contoh: kecepatan maksimum kendaraan yang dilarang adalah 50 km/jam.

Tabel 3.
Jumlah Kebutuhan Rambu Lalu Lintas Berdasarkan Jenis dan Nama Rambu
Pada Ruas Jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading

No.	Jenis dan Nama Rambu	Jumlah
A. Rambu Petunjuk		
1.	Pendahulu Petunjuk Jurusan yang Menunjukkan Jurusan yang Dituju	1
2.	Petunjuk Lokasi Fasilitas Penyeberangan Pejalan Kaki	6
3.	Petunjuk Lokasi SPBU	2
Jumlah		9
B. Rambu Peringatan		
1.	PeringatanTikungan ke Kiri	2
2.	PeringatanTikungan ke Kanan	2
3.	Peringatan Jembatan/Peringatan Penyempitan Bagan Jalinan Jalan Tertentu	2
4.	Peringatan Turunan Landai	2
5.	Peringatan Tanjakan Landai	3
6.	Peringatan Persimpangan Tiga Sisi Kiri (Ditempatkan pada Lengan Mayor)	1
7.	Peringatan Banyak Lalu Lintas Pejalan Kaki Anak-anak	6
8.	Peringatan (ditegaskan penjelasan jenis peringatan dengan menggunakan papan tambahan)	23
Jumlah		41
C. Rambu Larangan		
1.	Larangan Menjalankan Kendaraan dengan Kecepatan Lebih dari yang Tertulis, contoh: Kecepatan MaksimumKendaraan yang Dilarang adalah 50km/jam	2
Jumlah		2

Sumber: Hasil Analisis, 2015

KESIMPULAN

Ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading di Kabupaten Gunungkidul merupakan daerah rawan kecelakaan karena geometri ruas jalan ini merupakan jalan berliku dan naik turun dengan tipe jalan dua lajur dua arah tak terbagi (2/2 UD), tetapi pada segmen tertentu terdapat 1 jalur 2 lajur yaitu jalan dari arah Kabupaten Bantul menuju Gading dan ruas jalan ini sangat minim rambu lalu lintas. Jumlah rambu lalu lintas yang terpasang sebanyak 76 unit, kebutuhan rambu lalu lintas pada ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading adalah 128 unit, sedangkan jenis dan nama rambu lalu lintas yang paling banyak dibutuhkan yaitu rambu petunjuk berupa petunjuk lokasi fasilitas penyeberangan pejalan kaki, rambu peringatan berupa peringatan (ditegaskan penjelasan jenis peringatan dengan menggunakan papan tambahan), dan rambu larangan berupa larangan menjalankan kendaraan dengan kecepatan lebih dari yang tertulis, contoh: kecepatan maksimum kendaraan yang dilarang adalah 50 km/jam.

SARAN

Untuk mengantisipasi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading perlu dilakukan pemasangan rambu lalu lintas baik rambu perintah, petunjuk, peringatan, dan larangan agar pengemudi kendaraan bermotor yang melintas pada ruas jalan tersebut dapat lebih hati-hati dan waspada.

Untuk memenuhi kebutuhan rambu lalu lintas pada ruas jalan Batas Kabupaten Bantul-Gading perlu dilakukan pembuatan/pengadaan rambu lalu lintas sesuai dengan kebutuhan, sedangkan kondisi rambu yang terlihat jelas dengan kondisi rusak serta tertutup objek dengan kondisi rusak perlu dilakukan perbaikan dan pembersihan terhadap objek-objek yang menutupi rambu lalu lintas.

UCAPAN TERIMA KASIH

Ucapan terima kasih disampaikan kepada Kepala Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Kepala Dinas Perhubungan, Komunikasi dan Informatika Kabupaten Gunungkidul, serta peneliti di lingkungan Pusat Litbang Perhubungan Darat dan Perkeretaapian yang telah memberikan dukungan dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Basrowi, Sukidin. 2002. *Metode Penelitian Kualitatif Perspektif Mikro*. Surabaya: Insan Cendikia.
- Danim, Sudarwan. 2002. *Menjadi Peneliti Kualitatif*. Bandung: Pustaka Setia.
- Departemen Pekerjaan Umum. 1997. *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI) 1997*. Jakarta: Direktorat Jendral Bina Marga.
- Mardalis. 2002. *Metode Penelitian: Suatu Pendekatan Proposal*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Moleong, Lexy J. 2007. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja Rosdakarya.
- Nasution, S. 2003. *Metode Penelitian Naturalistik Kualitatif*. Bandung: Tarsito.
- STTD. 2013. *Studi SID Fasilitas Perlengkapan Jalan Nasional di Provinsi Sumatera Selatan dan Bangka Belitung*. Draft Laporan Akhir. Bekasi.
- Sugiyono. 2004. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung: CV. Alfabeta.
- Sugiyono. 2012. *Memahami Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Alfabeta.
- Sukirman, Silvia. 1994. *Dasar-Dasar Perencanaan Geometrik Jalan*. Bandung: Nova.
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2006. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: Remaja Rosda Karya.
- Pemerintah Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.
- Kementerian Pekerjaan Umum. 2009. *Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 631/KPTS/M/2009 tentang Penetapan Ruas-ruas Jalan Menurut Statusnya Sebagai Jalan Nasional*. Jakarta.
- Kementerian Perhubungan. 2014. *Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: PM. 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas*. Jakarta.
- Pemerintah Kabupaten Gunungkidul. 2011. *Peraturan Daerah Kabupaten Gunungkidul Nomor 6 Tahun 2011 tentang Rencana Tata Ruang Wilayah Kabupaten Gunungkidul Tahun 2010-2030*. Gunungkidul.