

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan bahwa keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/ atau lingkungan. Keselamatan jalan adalah mimpi dan tujuan dari bangsa Indonesia. Tercermin dari upaya Pemerintah dengan mengeluarkan program dekade aksi keselamatan jalan 2011-2035 dengan target mengurangi angka kecelakaan hingga 80 %. Dari hal itu tercermin bahwa keselamatan lalu lintas menjadi salah satu isu yang paling penting untuk dapat dicapai oleh bangsa Indonesia. Namun demikian, cita – cita pemerintah untuk mencapai target mengurangi angka kecelakaan tidaklah mudah. Berbagai upaya pencegahan kecelakaan yang terus dilakukan, masih sering pula kecelakaan terjadi dan menimbulkan korban. (Gemilang, 2016)

Data kecelakaan dari Korps Lalu Lintas (Korlantas) Polri menyebutkan bahwa jumlah kecelakaan yang melibatkan sepeda motor merupakan jumlah kecelakaan terbanyak jika dibandingkan dengan kendaraan bermotor lainnya, pada tahun 2014 tercatat sebesar 108.883 kejadian kecelakaan sepeda motor atau sekitar 72% dari semua kecelakaan kendaraan bermotor pada tahun 2014 yaitu 152.130. Menurut data dari Korlantas kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor selalu meningkat setiap tahunnya. Sepeda motor telah menjadi moda transportasi pilihan bagi masyarakat negara berkembang, termasuk di Indonesia. Banyak faktor yang mempengaruhi peningkatan populasi sepeda motor yaitu karena sepeda motor merupakan sarana transportasi yang murah dan terjangkau, banyaknya dealer atau lembaga pembiayaan yang memberikan

kemudahan kredit kepemilikan sepeda motor serta kinerja angkutan massal yang belum baik telah mendorong masyarakat untuk mencari moda lain yang bisa memenuhi kebutuhannya.

Sekarang ini, sepeda motor merupakan moda transportasi paling banyak digunakan di Indonesia. Rata-rata kenaikan kepemilikan sepeda motor sekitar 60% sampai 70% terhitung sejak tahun 2007 hingga 2012. Nilai penjualan sepeda motor juga mengalami kenaikan hampir 100% pada enam tahun terakhir. Pada tahun 2011 jumlah kepemilikan sepeda motor mencapai 67,83 juta unit dan penjualan sepeda motor mencapai 8 juta unit. Penjualan sepeda motor didominasi sepeda motor jenis scooter matic sebesar 51,06%, sepeda motor jenis bebek sebesar 40,35%, dan terakhir sepeda motor jenis sport sebesar 8,05%. (*Influence of red motorcycle box to the traffic conflict and traffic flow at the Ahmad Yani-Laswi signalized intersection* Agah Muhammad Mulyadi dan Sri Amelia (2013)).

Jumlah sepeda motor yang sangat banyak ini menyebabkan perubahan karakteristik arus lalu lintas dan menurunkan kinerja simpang bersinyal. Pengguna sepeda motor sering bertindak sesuka hati apabila memasuki persimpangan. Tindakan ini sering menyebabkan konflik antara sepeda motor dengan kendaraan lain. Oleh karena itu, pengguna sepeda motor sering kali melanggar peraturan saat berhenti di simpang selama menunggu rambu lalu lintas berwarna merah. Pelanggaran yang sering dilakukan yaitu berhenti melebihi garis henti, menghalangi kendaraan yang akan berbelok ke kiri, dan menghalangi pejalan kaki yang akan menyeberang di zebra cross. (*Influence of red motorcycle box to the traffic conflict and traffic flow at the Ahmad Yani-Laswi signalized intersection* Agah Muhammad Mulyadi dan Sri Amelia (2013)).

Untuk meningkatkan kinerja dari simpang bersinyal tersebut, M. Idris melakukan penelitian yang dilakukan di Bandung menghasilkan Ruang Henti Khusus (RHK). Studi yang dilakukan oleh M. Idris di Bandung pada

tahun 2007 menghasilkan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dapat menurunkan konflik lalu lintas hingga 72% dan arus lalu lintas 11-12% lebih lancar (Faundra, 2012). Sesudah penelitian yang dilakukan oleh M. Idris yang menghasilkan Ruang Henti Khusus untuk sepeda motor ini, Bandung kembali menerapkan Ruang Henti Khusus di Jalan Ahmad Yani-Laswi. Dari penelitian yang dilakukan di Jalan Ahmad Yani-Laswi didapatkan data bahwa sesudah penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) tersebut arus lalu lintas meningkat sebesar 13% dan konflik lalu lintas yang melibatkan sepeda motor menurun hingga 39%.

Ruang henti khusus ini dimaksudkan untuk mewujudkan program Pemerintah dalam meningkatkan keselamatan jalan yang terdapat pada Rencana Umum Keselamatan Transportasi. Program Pemerintah tersebut terdiri dari lima pilar, pilar I yaitu Manajemen Keselamatan Jalan, Pilar II yaitu Jalan yang Berkeselamatan, Pilar III yaitu Kendaraan yang Berkeselamatan, Pilar IV yaitu Perilaku Pengguna Jalan yang Berkeselamatan, serta Pilar V yaitu Penanganan Pra dan Pasca Kecelakaan. Penelitian M.Idris yang menghasilkan ruang henti khusus ini, termasuk dalam Pilar II yaitu Jalan yang Berkeselamatan. Penanggung jawab atas Pilar II adalah Menteri Pekerjaan Umum yang bertanggung jawab dalam penyediaan infrastruktur jalan yang berkeselamatan.

Sepeda motor merupakan bagian terbesar dari lalu lintas di Kota Bandung, akan tetapi kelompok ini belum terlayani dengan baik oleh pengaturan lalu lintas yang ada. Akibatnya, sepeda motor sering kali terlibat konflik dengan kendaraan bermotor lainnya baik pada ruas-ruas jalan maupun pada persimpangan (Idris, 2007). Sama seperti Kota Bandung, sepeda motor merupakan moda yang banyak digunakan oleh masyarakat Kabupaten Tegal. Menurut data dari Dinas Pendapatan dan Pengelolaan Aset Daerah Kabupaten Tegal jumlah sepeda motor pada tahun 2016 mencapai 283.481 unit. Permasalahan tersebut di atas juga menyebabkan konflik lalu lintas yang terjadi di simpang empat Procot yang diakibatkan oleh banyaknya

jumlah sepeda motor. Ruang henti khusus untuk sepeda motor disediakan untuk menertibkan sepeda motor yang berhenti di lampu merah. Selain tersusun rapi, dengan adanya ruang henti khusus sepeda motor ini juga dapat meminimalisir resiko kecelakaan akibat dari penyerobotan jalan dari masing-masing persimpangan (Renward Parapat, 2014).

B. Identifikasi Masalah

1. Banyaknya pengguna sepeda motor di Kabupaten Tegal
2. Peningkatan jumlah pengguna sepeda motor di Kabupaten Tegal
3. Banyaknya konflik lalu lintas yang melibatkan sepeda motor pada pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani yang berpotensi menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas
4. Banyaknya pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor pada pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana ruang henti khusus sepeda motor yang sesuai untuk pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani Kabupaten Tegal ?
2. Bagaimana konflik lalu lintas sebelum dan sesudah uji coba ruang henti khusus ?
3. Bagaimana arus lalu lintas sebelum dan sesudah uji coba ruang henti khusus ?

D. Tujuan Dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan yang ingin dicapai dari penelitian ini adalah :
 - a. Mengetahui ruang henti khusus yang sesuai untuk pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani
 - b. Mengetahui konflik lalu lintas sebelum dan sesudah uji coba ruang henti khusus
 - c. Mengetahui arus lalu lintas sebelum dan sesudah uji coba ruang henti khusus

2. Sedangkan manfaat penelitian ini adalah
 - a. Bagi Peneliti
 - 1) Sebagai tugas akhir untuk memperoleh gelar Sarjana Sains Terapan (S.ST) di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal Program Studi D IV Manajemen Keselamatan Transportasi Jalan (DIV MKTJ)
 - 2) Sebagai aplikasi dari ilmu yang sudah diperoleh penulis selama menempuh pendidikan di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) Tegal
 - b. Bagi PKTJ
Hasil penelitian ini dapat digunakan sebagai referensi bagi penelitian selanjutnya dengan topik yang sejenis
 - c. Bagi Pemerintah Kabupaten Tegal
Hasil penelitian ini dapat dijadikan masukan dan informasi bagi Pemerintah Kabupaten Tegal terkait dengan penerapan Ruang Henti Khusus

E. Ruang Lingkup

Agar penelitian ini tetap konsisten terhadap tujuan penelitian serta guna mencegah meluasnya pokok permasalahan mengingat keterbatasan sumber daya, waktu serta dana, maka ruang lingkup penelitian dibatasi pada :

1. Kajian penggunaan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilakukan dengan penelitian *before-after*
2. Lokasi studi dilakukan pada pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani
3. Pengambilan data primer dilakukan pada waktu sibuk pagi pukul (06.00 – 08.00) WIB
4. Uji coba penggunaan ruang henti khusus dilakukan untuk mengetahui pengaruh ruang henti khusus terhadap konflik lalu lintas dan arus lalu lintas pada pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani

F. Keaslian Penelitian

JUDUL	PENULIS	HASIL
Analisis Kebutuhan Ruang Henti Khusus (RHK) Pada Pendekat Simpang Jalan Ahmad Yani Kota Mejayan	Wahyu Eka Rachmadani Sulistiyo	<p>a. Pendekat simpang jalan Ahmad Yani Kota Mejayan diperlukan Ruang Henti Khusus untuk sepeda motor</p> <p>b. Kinerja pendekat simpang jalan Ahmad Yani Kota Mejayan masuk kriteria D, karena nilai tundaan lalu lintasnya 39 detik dan panjang antrian 28 meter.</p> <p>c. Desain RHK pada pendekat simpang jalan Ahmad Yani Kota Mejayan berukuran 2 x 3,5 x 8 meter dan menampung sepeda motor sebanyak 30 sampai 37 sepeda motor.</p>
<i>Influence Of Red Motorcycle Box To The Traffic Conflict And Traffic Flow At The Ahmad Yani-Laswi Signalized Intersection</i>	Agah Muhammad Mulyadi Sri Amelia	Hasil analisis menunjukkan bahwa arus lalu lintas meningkat hingga 13% dan konflik lalu lintas yang melibatkan sepeda motor turun hingga 39%

Dalam penelitian "Kajian Uji Coba Penggunaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor (RHK) Pada Simpang Bersinyal Procot Kabupaten Tegal" ini, menggunakan metode uji coba untuk mengetahui desain RHK yang sesuai untuk pendekat simpang Jalan Jend. A. Yani Kabupaten Tegal, mengetahui perbedaan konflik lalu lintas yang terjadi sebelum dan sesudah uji coba RHK serta untuk mengetahui perbedaan arus lalu lintas sebelum dan sesudah uji coba RHK.