

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sarana angkutan massal yang belum begitu baik di berbagai kota di Indonesia menjadi salah satu penyebab tidak terkendalinya pertumbuhan kendaraan roda dua di tanah air. Populasi sepeda motor di Indonesia setiap tahunnya mengalami peningkatan yang signifikan. Keberadaan sepeda motor di Indonesia telah menjadi bagian dari sistem transportasi di berbagai daerah dan kota-kota besar.

Sekarang ini, sepeda motor merupakan moda transportasi paling terkenal 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%.

Bentuk dan ukuran sepeda motor yang umumnya kecil, memiliki fleksibilitas dalam bermanuver, mampu dan lincah untuk melintas dan menerobos kemacetan, kemudahan untuk parkir dan harganya yang terjangkau menjadi faktor pendorong minat jenis kendaraan ini.

Permasalahan yang sering timbul adalah pengguna sepeda motor sering bertindak sesuka hati, terutama pada saat memasuki persimpangan. Tindakan ini sering menyebabkan konflik antara sepeda motor dengan kendaraan lain. 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. Pelanggaran-pelanggaran yang dilakukan oleh pengguna sepeda motor ini dapat mengakibatkan penurunan kinerja simpang bersinyal.

Permasalahan utama pada simpang yaitu menurunnya gerak kendaraan yang mengakibatkan timbulnya antrian, dan antrian kendaraan paling sering dijumpai pada persimpangan khususnya adalah persimpangan bersinyal. Antrian ini terjadi karena para pengemudi kendaraan harus menunggu gilirannya untuk melaju menyesuaikan dengan pengaturan fase pada persimpangan bersinyal tersebut. Terkadang pengaturan fase serta waktu siklus (cyclus time) yang tidak sesuai membuat antrian menjadi semakin panjang. Panjangnya antrian ini membuat tingkat kejenuhan wargapun meningkat akibat antrian tersebut. Tak jarang pengemudi kendaraan kehilangan kesabaran sehingga banyak pelanggaran berupa menerobos traffic light atau perilaku berbahaya lainnya yang sering dilakukan pada simpang bersinyal adalah menambah kecepatan pada saat traffic light sudah berwarna kuning dengan tujuan agar tidak terkena lampu merah.

Pada simpang empat Kepanjen sendiri yang merupakan lokasi penelitian juga memiliki beberapa permasalahan, seperti berhenti melebihi marka garis henti tanpa menghiraukan marka yang ada, kecepatan tetap tinggi saat akan memasuki jalan mayor serta kurangnya kewaspadaan terhadap situasi dan kondisi saat mendekati atau berada di area simpang tersebut. Pelanggaran juga mungkin karena beberapa hal, seperti penempatan marka yang tidak tepat, marka yang mulai memudar, jarak pandang yang terhalangi atau bahkan karena pengendara yang tidak memahami arti marka dan apa penyebabnya jika melanggar marka tersebut.

Salah satu penelitian tentang penanganan permasalahan simpang yang dilakukan oleh Youngky Riantara Putra dan Ervina Ahyudanari pada tahun 2016, yaitu menyatakan bahwa salah satu metode yang tepat untuk mengiurakan kemacetan kendaraan pada simpang adalah dengan memisahkan antrian antara kendaraan roda dua dan kendaraan roda empat. Dan cara yang paling efektif yaitu dengan penerapan ruang henti khusus.

Penelitian lain yang berhubungan dengan peningkatkan kinerja simpang bersinyal dilakukan oleh M. Idris, peneliti tersebut dilakukan di Bandung. 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). Setelah 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 setelah penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) tersebut arus lalu lintas meningkat sebesar 13% dan konflik lalu lintas yang melibatkan sepeda motor menurun hingga 39%.

Berdasarkan penelitian terdahulu, penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dinilai efektif dan perlu diterapkan. Karena jika Ruang Henti Khusus (RHK) ini diterapkan lalu lintas di simpang bersinyal lebih tertata rapi dan lebih teratur selain itu penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) ini diharapkan dapat mengurangi konflik antara sepeda motor dengan sepeda motor maupun dengan kendaraan lain di persimpangan. Oleh karena itu penelitian ini dilakukan untuk mengetahui kebutuhan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor pada simpang bersinyal serta menganalisis penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) tersebut dapat meningkatkan kelancaran dan keselamatan lalu lintas.

B. Identifikasi Masalah

1. Pertambahan kendaraan bermotor yang pesat berdampak pada padatnya arus lalu lintas di Indonesia Sehingga menyebabkan kemacetan terutama pada wilayah simpang.
2. sepeda motor merupakan moda transportasi alternatif masyarakat yang paling terkenal. Rata-rata kenaikan kepemilikan sepeda motor sekitar 60% sampai 70% terhitung sejak tahun 2007 hingga 2012.
3. Pengguna sepeda motor sering bertindak sesuka hati apabila memasuki persimpangan menyebabkan banyak terjadi pelanggaran.

4. Permasalahan utama pada simpang yaitu menurunnya gerak kendaraan yang mengakibatkan timbulnya antrian, dan antrian kendaraan paling sering dijumpai pada persimpangan khususnya adalah persimpangan bersinyal.
5. Banyaknya pengguna jalan yang kurang memahami arti marka dan rambu serta kurang peduli akan penyebab apabila melanggarnya.

C. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kinerja simpang bersinyal ?
2. Bagaimana karakteristik pengendara sepeda motor yang melintasi simpang bersinyal Kapanjen Kabupaten Malang ?
3. Bagaimana desain Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang sesuai dengan karakteristik simpang Kapanjen Kabupaten Malang?

D. Tujuan dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian
 - a. Mengetahui kinerja simpang bersinyal
 - b. Untuk mengetahui karakteristik pengendara sepeda motor yang melintas pada simpang empat Kapanjen
 - c. Menganalisis Desain Ruang Henti Khusus (RHK) yang sesuai untuk simpang Kapanjen Kabupaten Malang
2. Manfaat Penelitian
 - a. Manfaat Teoritis
 - 1) Untuk mengetahui kinerja simpang bersinyal
 - 2) Menganalisis penggunaan Ruang Henti Khusus (RHK)
 - b. Manfaat Praktis
 - 1) Manfaat Bagi Penulis
Mengetahui kondisi lapangan dan memahami teori mengenai Ruang Henti Khusus (RHK)
 - 2) Manfaat bagi masyarakat
Memberikan Ruang Henti Khusus untuk pengguna sepeda motor, sehingga dapat membantu kelancaran simpang pada saat waktu hijau.

- 3) Manfaat bagi Pemerintah
Menjadi acuan penerapan Ruang Henti Khusus (RHK)
- 4) Manfaat bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan
Sebagai bahan referensi mengenai materi 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. Lokasi studi dilakukan pada simpang bersinyal pada ruas jalan Kepanjen Kabupaten Malang
2. Pengambilan data primer dilakukan pada waktu sibuk
3. Analisis penggunaan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor

F. Keaslian Penelitian

Tabel 1. 1 Penelitian Terdahulu

No.	Peneliti	Judul	Metode	Hasil
1	Muhammad Afifudin Siregar	Perancangan RHK untuk sepeda motor pada simpang empat bersinyal	MKJI 1997 metode	Desain RHK sesuai peruntukan simpang
2	Mangatur, Hobert M dan Prof. Dr. Ir. Budi Hartanto Susilo, M. Sc.,	Tingkat Keterisian Ruang Henti Khusus Simpang Di Kota Bandung	Metode campuran (quantitative dan qualitative metode)	peningkatan volume lalu lintas baik untuk waktu puncak pagi dan sore
	Reska Ayu Yuniar M dkk, Semarang.	Perencanaan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor di Persimpangan	MKJI 1997 metode	Desain RHK sesuai peruntukan pada persimpangan
4	M. Idris	Peningkatan kinerja simpang bersinyal	Quantitative Analysis	Penerapan RHK pada simpang bersinyal
5	Kurnia Rahmawati	Deasain Ruang Tunggu Sepeda pada Simpang Bersinyal	Quantitative Analysis	Diperlukan desain ruang tunggu sepeda khusus di depan <i>zebra cross</i>