

BAB I PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Kabupaten Cilacap merupakan kabupaten yang mengalami peningkatan besar pada jumlah penduduk. Kabupaten Cilacap memiliki jumlah penduduk dua tahun terakhir mencapai 1.937.427 jiwa. Hal ini secara langsung dan tidak langsung menyebabkan bertambahnya jumlah lalu lintas di jalan. Diiringi dengan peningkatan jumlah sepeda motor di tahun 2019 sebanyak 388.039 dari 430.836 kendaraan seluruhnya (Badan Pusat Statistik Kabupaten Cilacap, 2019). Dimana populasi kendaraan setiap ruas jalan di Kabupaten Cilacap dipenuhi oleh sepeda motor dan diperkirakan akan terus meningkat setiap tahunnya.

Pertumbuhan banyaknya kendaraan yang terjadi tiap tahun namun tidak sebanding dengan bertambahnya ruas jalan yang ada pada Kabupaten Cilacap. Meningkatnya Jumlah sepeda motor sehingga dapat mempengaruhi penurunan kinerja lalu lintas yang disebabkan dari terjadinya penumpukan antrian sepeda motor di persimpangan (Wahana dkk, 2019). Hal tersebut dapat menimbulkan konflik lalu lintas lebih banyak yang terjadi pada simpang yang mengalami penurunan kinerjanya. Secara tidak langsung mobilitas masyarakat di Kabupaten Cilacap dapat terganggu akibat dari terjadinya penurunan kinerja simpang.

Untuk mengatasi penurunan kinerja di persimpangan, maka Pemerintah Kabupaten Cilacap membuat sarana dan prasarana transportasi berupa ruang henti khusus (RHK) untuk kendaraan roda dua, hal ini sesuai dengan pedoman perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Pada Simpang Bersinyal di Kawasan Perkotaan. Ruang henti khusus dibuat guna menangani permasalahan terjadinya penumpukan sepeda motor dipersimpangan dengan tujuan untuk menyediakan fasilitas ruang berhenti terhadap pengendara sepeda motor selama fase merah yang ditempatkan di antara garis henti paling depan dengan garis henti untuk antrian kendaraan bermotor roda empat (Firmansyah dkk, 2020). Ruang henti Khusus (RHK) sepeda motor dibatasi oleh garis henti untuk sepeda motor dan marka garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat lainnya. Kedua marka garis henti ditempatkan secara berurutan dan dipisahkan oleh suatu

ruang dengan jarak tertentu(SE Menteri PUPR No. 52 Tahun 2015)

Efektivitas Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor telah banyak penelitian dari hal tersebut. Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) di Purwokerto berdasarkan tingkat keterisian RHK secara keseluruhan berhasil diterapkan baik pada simpang alun-alun maupun simpang gor satria. Hanya saja pada simpang alun alun terdapat satu kaki simpang yang belum berhasil dengan prosentase tingkat keterisian hanya 20%(Aef Aji Faturokhman, 2020). Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor di semarang sangat efektif karena terbukti memperbanyak volume kendaraan yang lepas saat lampu hijau dan mengurangi antrian kendaraan pada kaki simpang Jalan Pahlawan, Jalan Sultan Agung dan Jalan Brigjend Sudiarto. Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) belum terlihat optimal karena kondisi geometrik pada kaki simpang dan kurangnya sosialisasi kepada masyarakat saat simulasi RHK (Reska dkk, 2016).

Berdasarkan penelitian diatas dan ruang henti khusus yang baru diterapkan di beberapa simpang di Kabupaten Cilacap. Penerapan ruang henti khusus (RHK) pada Kabupaten Cilacap perlu dilakukan adanya penelitian, dengan judul "Efektivitas Ruang Henti Khusus Kendaraan Sepeda Motor di Kabupaten Cilacap" bertujuan untuk mengetahui seberapa efektif penerapan Ruang Henti Khusus di simpang bersinyal pada Kabupaten Cilacap.

Pada beberapa simpang bersinyal yang telah diterapkan di Kabupaten Cilacap merupakan simpang yang menghubungkan dari awal masuk Kota Cilacap hingga menuju pusat Kabupaten ke arah alun alun Kabupaten Cilacap. Pada penerapan ruang henti khusus di beberapa simpang bersinyal pada Kabupaten Cilacap belum diketahui kinerja dan efektivitasnya. Masalah yang paling sering terjadi pada simpang bersinyal yaitu dari meningkatnya volume sepeda sehingga menyebabkan penurunan kinerja prasarana lalu lintas (Melkysedek, 2014). Maka perlu dilakukan identifikasi permasalahan pada penelitian ini yaitu penilaian dimensi ruang henti khusus berdasarkan tingkat keterisian, arus lalu lintas, dan teori psikologi warna, serta penentuan tingkat keberhasilan ruang henti khusus (RHK) berdasarkan tingkat keterisian dan pelanggaran ruang henti khusus sepeda motor pada saat fase merah.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang dibahas diatas, maka rumusan masalah pada skripsi ini sebagai berikut :

1. Apakah dimensi ruang henti khusus sudah sesuai dengan semestinya?
2. Apakah warna pada marka ruang henti khusus sudah sesuai berdasarkan teori psikologi warna?
3. Bagaimana kinerja ruang henti khusus sepeda motor pada simpang bersinyal kabupaten Cilacap?

I.3 Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Menganalisis dimensi ruang henti khusus di Kabupaten Cilacap
2. Menganalisis warna pada marka ruang henti khusus kesesuaiannya dengan teori psikologi warna
3. Menganalisis kinerja ruang henti khusus sepeda motor pada simpang bersinyal Kabupaten Cilacap

I.4 Batasan Masalah

Agar penelitian ini dapat terarah dan sesuai dengan tujuan, maka diperlukan pembatasan masalah, sebagai berikut :

1. Klasifikasi kendaraan yang akan diteliti yaitu : kendaraan ringan, berat, sepeda motor, kendaraan tak bermotor
2. Lokasi Penelitian diambil pada 2 titik simpang yang berada di Kabupaten Cilacap yaitu : Simpang terminal Cilacap dan Simpang CPM Kabupaten Cilacap.
3. Survei volume lalu lintas dilakukan pada jam sibuk sore hari dari pukul 16.00 – 18.00 WIB
4. Kinerja ruang henti khusus diukur melalui indikator tingkat keterisian ruang henti khusus oleh sepeda motor dan tingkat pelanggaran pada area ruang henti khusus sepeda motor.

I.5 Manfaat Penelitian

1. Bagi Dinas Terkait

Memberikan usulan sebagai bahan pertimbangan bagi Pemerintah Kabupaten

Cilacap agar kinerja Ruang henti khusus di Kabupaten Cilacap lebih maksimal dan meningkatkan keselamatan jalan.

2. Bagi Kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Hasil penelitian dapat menambah referensi pada penelitian – penelitian selanjutnya yang berhubungan dengan menilai keefektifitasan suatu rambu atau marka jalan.

3. Bagi Taruna Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan

Sarana pembelajaran dalam meningkatkan pengetahuan di bidang ilmu keselamatan jalan serta dapat mengimplementasikan ilmu yang telah diperoleh di kampus PKTJ dengan baik dan benar.