

BAB I

PENDAHULUAN

I.1 Latar Belakang

Infrastruktur jalan di Indonesia memiliki peran krusial dalam menghubungkan berbagai daerah. Jalan raya memfasilitasi akses yang lebih mudah antar wilayah menggunakan berbagai jenis transportasi seperti sepeda motor, mobil, truk, dan kendaraan niaga berat lainnya (Efendi et al., 2021). Hal ini memungkinkan terjadinya berbagai aktivitas ekonomi, pendidikan, dan kegiatan lainnya. Perkembangan suatu wilayah tidak lepas dari peningkatan pertumbuhan penduduk yang berdampak pada peningkatan jumlah penduduk dan kegiatan sosial ekonomi sehingga menyebabkan terjadinya perubahan struktur fungsional serta tingkat pekerjaan wilayah tersebut, khususnya dibidang transportasi (Aulia M.D, 2013)

Kota Bandung merupakan salah satu kota terbesar di Indonesia, Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik Kota Bandung, tahun 2023. Populasi penduduk Kota Bandung telah mencapai 2.469.589 jiwa. Kepadatan penduduk yang relatif tinggi membuat kebutuhan akan transportasi semakin meningkat, khususnya sepeda motor masih menjadi salah satu pilihan utama yang digunakan untuk mobilitas sehari-hari dikarenakan biaya yang lebih rendah, mudah untuk dikendarai dan dapat menempuh tujuan dengan waktu yang cepat.

Menurut Dinas Perhubungan (Dishub) Kota Bandung mencatat bahwa jumlah kendaraan di Kota Bandung, Jawa Barat, hampir sama dengan jumlah penduduk. Hal ini disebut sebagai penyebab kemacetan yang tidak dapat dihindari di Kota Bandung. Menurut Dishub, saat ini jumlah penduduk di Bandung mencapai 2,4 juta jiwa, sedangkan total populasi kendaraan mencapai 2,2 juta unit. Artinya, hampir setiap orang di sana memiliki satu kendaraan bermotor (Kompas.com, 2023).

Hal ini menyebabkan lalu lintas di Kota Bandung menjadi semakin padat dan terjadinya penumpukan kendaraan bermotor roda dua terutama pada Kawasan persimpangan bersinyal. Penumpukan sepeda motor di mulut persimpangan saat lampu merah sering terlihat tidak teratur dan sering kali melanggar aturan lalu lintas. Ketika lampu berubah menjadi hijau, sepeda motor tersebut bergerak dengan berbagai manuver untuk keluar dari kerumunan di mulut persimpangan, yang sering

kali menyebabkan konflik lalu lintas dan diperkirakan mempengaruhi kinerja serta aliran lalu lintas di persimpangan tersebut (Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2015). Untuk mengatasi penurunan kinerja pada simpang bersinyal, perlu dilakukan penerapan rekayasa lalu lintas agar kinerja pada simpang bersinyal menjadi lebih efisien.

Teknologi Ruang Henti Khusus (RHK) merupakan salah satu metode manajemen lalu lintas yang bertujuan untuk mengurangi masalah yang disebabkan oleh sepeda motor, terutama di persimpangan, dengan menyediakan area khusus untuk berhenti di dekat mulut persimpangan.(Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2015).

Pada tahun 2010 hingga awal 2012, Pemerintah melalui Dinas Pekerjaan Umum mulai memperkenalkan RHK di beberapa kota di Indonesia. Kota pionir yang pertama kali melakukan uji coba pada September 2010 adalah Bandung dan Denpasar (Amelia, 2016).

Menurut (Permata Sari et al, 2017) hasil penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa efektivitas RHK dalam menciptakan tertib lalu lintas di Kota Bandar Lampung cenderung kurang berhasil. Hal ini terlihat dari pemahaman, tanggapan, dan harapan pihak polisi di Direktorat Polda Bandar Lampung terhadap penerapan RHK. Mayoritas masyarakat setuju untuk menghapus RHK karena banyak yang kurang memahami konsep RHK. Masyarakat berpendapat bahwa RHK untuk kendaraan sepeda motor tidak efektif dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Sedangkan menurut (Nova & Luluk, 2020) dalam penelitian efektivitas RHK pada persimpangan bersinyal Simpang Persimpangan Jalan Diponegoro – Jalan Panglima Sudirman – Jalan AKBP. M. Suroko – Jalan Teuku Umar di Kota Bojonegoro dapat disimpulkan bahwa Persentase rata-rata tingkat keberhasilan RHK terhadap kapasitasnya pada keseluruhan lengan pendekat adalah sebesar 16,13%, sehingga dinyatakan bahwa RHK kurang efektif diterapkan. Namun, jika dilihat dari perilaku pengguna jalan, persentase rata-rata tingkat keberhasilan RHK yang hanya diisi oleh sepeda motor pada keseluruhan lengan pendekat adalah sebesar 80,51%, yang menunjukkan bahwa RHK efektif diterapkan. Tingkat keberhasilan RHK ditinjau dari tingkat pelanggaran memiliki persentase

pelanggaran sebesar 4,34% atau kurang dari 5%, sehingga dapat dinyatakan bahwa RHK pada masing-masing lengan pendekat efektif diterapkan.

Dalam penelitian yang dilakukan oleh Mangatur & Susilo (2015), dianalisis tingkat keterisian ruang henti khusus (RHK) pada 4 (empat) persimpangan yaitu Jend. Sudirman-Astana Anyar, Karapitan-Cikawao, Cipaganti-Prof. Eyckman, dan Pasir Kaliki-Dr. Rajiman di Kota Bandung. Penelitian ini menggunakan metode tingkat keterisian RHK. Hasil penelitian ini dapat disimpulkan bahwa dari 4 (empat) ruang henti khusus (RHK) pada persimpangan yang diteliti, namun ada satu RHK yang kinerjanya masih belum baik yaitu pada persimpangan Pasir Kaliki-Dr. Rajiman. Hal ini disebabkan oleh rendahnya kesadaran pengendara roda empat akan adanya RHK di persimpangan tersebut, sehingga tujuan utama pembuatan RHK tidak tercapai.

Oleh karena itu penelitian ini bertujuan untuk menganalisis nilai keefektivitasan terhadap tingkat keberhasilan, dan tingkat pelanggarannya serta mengidentifikasi karakteristik Ruang Henti Khusus (RHK) pada salah satu simpang bersinyal yang telah dilengkapi dengan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor pada simpang pahlawan di Kota Bandung. Untuk mengevaluasi penerapan RHK di Kota Bandung yang diharapkan sudah digunakan secara baik dan benar terutama untuk masyarakat pengguna kendaraan roda dua agar RHK bisa berfungsi dengan baik dan bisa mencegah kemacetan di lalu lintas serta mengurangi konflik di mulut persimpangan tersebut maka penulis tertarik melakukan penelitian yang berjudul **“Evaluasi Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) Pada Persimpangan Bersinyal Simpang Pahlawan Kota Bandung”**.

I.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang yang muncul di atas, maka dari itu penulis mencoba mengangkat permasalahan yang dibahas pada penelitian adalah:

1. Bagaimana penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilihat dari tingkat keterisian dan tingkat keberhasilan RHK pada Simpang Pahlawan Kota Bandung.
2. Bagaimana penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilihat dari tingkat pelanggaran RHK pada Simpang Pahlawan Kota Bandung.

3. Mengidentifikasi kesesuaian penempatan dan desain Ruang Henti Khusus (RHK) disuatu persimpangan bersinyal Simpang Pahlawan di Kota Bandung sesuai dengan persyaratan Pedoman RHK tahun 2015.

I.3 Tujuan dan Sasaran Penelitian

Adapun tujuan penelitian yang didapat dari penelitian ini adalah:

1. Menganalisis penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilihat dari tingkat keterisian dan tingkat keberhasilan RHK Simpang Pahlawan Kota Bandung.
2. Menganalisis penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilihat dari tingkat pelanggaran RHK pada Simpang Pahlawan Kota Bandung.
3. Menganalisis kesesuaian penempatan dan desain Ruang Henti Khusus (RHK) disuatu persimpangan bersinyal Simpang Pahlawan di Kota Bandung dengan persyaratan Pedoman RHK tahun 2015.

I.4 Ruang Lingkup Penelitian

Adapun Ruang Lingkup dalam penelitian ini sebagai berikut:

1. Lokasi yang ditinjau adalah persimpangan bersinyal pada Simpang Pahlawan di Kota Bandung yang menggunakan Ruang Henti Khusus (RHK).
2. Pengambilan data berdasarkan survei lapangan, data yang diambil mencakup lebar jalan, dimensi area RHK, dan volume kendaraan roda dua yang berada didalam dan diluar area RHK.
3. Metode yang digunakan berdasarkan Pedoman Perencanaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor Tahun 2015.
4. Kendaraan yang diamati yaitu sepeda motor.
5. Nilai yang diamati yaitu nilai tingkat keterisian RHK, tingkat keberhasilan RHK dan tingkat pelanggaran RHK.
6. Berdasarkan Pedoman Perencanaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor Tahun 2015 waktu penelitian dilakukan pada jam puncak (*peak hour*) yaitu pukul 07.00 – 09.00 WIB untuk waktu pagi, 12.00 -14.00 WIB untuk waktu siang, dan 16.00-18.00 WIB untuk waktu sore.
7. Penelitian dilakukan selama seminggu berdasarkan Pedoman Perencanaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor Tahun 2015.

I.5 Manfaat Penelitian

Adapun Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi Mahasiswa dapat digunakan sebagai tambahan pengetahuan tentang penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) pada suatu simpang bersinyal dan dapat mengembangkan penelitian mengenai Ruang Henti Khusus (RHK).
2. Bagi Pemerintah dapat menjadikan penelitian ini sebagai bahan dasar dalam perencanaan, evaluasi, dan pemantauan keefektivitasan pada suatu simpang bersinyal yang memiliki Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor.

I.6 Jadwal Penelitian

Tabel 1.1 Jadwal Penelitian

No	Kegiatan	Waktu Penelitian																												
		Maret				April				Mei				Juni				Juli				Agustus				September				
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	
1	Pengajuan Judul			■	■																									
2	Penulisan BAB 1 s/d BAB 3			■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■														
3	Pengumpulan Data													■	■	■	■	■	■											
4	Analisis Data																			■	■	■	■							
5	Seminar Judul																■	■	■	■	■	■								
6	Perbaikan Hasil Seminar Judul																						■	■	■	■				
7	Penulisan BAB 4 s/d BAB 4																													
9	Seminar Isi																											■		
10	Perbaikan Seminar Isi																											■	■	■
11	Sidang Akhir																												■	
12	Perbaikan Sidang Akhir																												■	■

I.7 Sistematika Penulisan

Adapun sistematika penulisan pada tugas akhir ini terdiri dari lima bab, yaitu sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Pada bab pertama ini memaparkan deskripsi tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, ruang lingkup penelitian, manfaat penelitian, jadwal rencana penelitian serta sistematika penulisan. Tujuannya untuk memaparkan secara umum mengenai pembahasan serta permasalahan yang akan dibahas.

BAB II STUDI PUSTAKA

Pada bab kedua ini menjelaskan mengenai teori dasar mengenai transportasi, persimpangan, Ruang Henti Khusus (RHK) serta teori-teori dari beberapa sumber yang mendukung analisis permasalahan yang berkaitan dengan tugas akhir ini yaitu dengan cara studi lapangan dan studi literatur.

BAB III METODE PENELITIAN

Pada bab ketiga ini menjelaskan mengenai tahapan yang menyangkut lokasi penelitian, secara umum yang akan digambarkan dalam bentuk diagram alir. Serta pengumpulan data baik data sekunder maupun observasi lapangan, penyajian data yang dipakai untuk menganalisis data.

BAB IV HASIL PEMBAHASAN

Pada bab ke empat ini menjelaskan terkait hasil pembahasan mengenai analisis efektivitas Ruang Henti Khusus (RHK) pada persimpangan bersinyal Simpang Pahlawan di Kota Bandung.

BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab kelima ini menjelaskan tentang kesimpulan berdasarkan hasil penelitian beserta pengujian, serta saran yang nantinya dapat digunakan sebagai pengembangan penelitian dikemudian hari.