

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Transportasi memegang peranan penting di perkotaan dan merupakan salah satu indikator kota yang baik, yang dapat ditandai dengan sistem transportasinya. aspek yang dapat dijadikan sebagai kriteria untuk menilai transportasi pada suatu kawasan adalah keselamatan, keamanan, keterjangkauan, dan kenyamanan penyelenggaraan transportasi yang ada. Industri transportasi harus mampu memberikan kenyamanan bagi semua masyarakat, yaitu diberbagai lokasi yang berbeda yang tersebar dengan karakteristik fisik yang berbeda pula. Di daerah perkotaan, berbagai permasalahan lalu lintas muncul dan sering ditemui seperti: kemacetan lalu lintas, pelayanan angkutan umum yang kurang memadai, polusi yang disebabkan oleh kendaraan bermotor, manajemen persimpangan yang kurang optimal dan meningkatnya angka kecelakaan. Hal ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, yaitu pertumbuhan jumlah kendaraan yang tidak terkontrol, prasarana yang kurang memadai, lemahnya disiplin masyarakat dalam berlalu lintas dan banyaknya penggunaan kendaraan pribadi dari pada angkutan umum (Fahmi, Sugiarto, and Anggraini 2020).

Masalah pertumbuhan kendaraan yang tidak terkontrol terjadi di Kota Blitar. Berdasarkan informasi yang ada pada Blitar dalam angka diketahui Jumlah penduduk di Kota Blitar pada tahun 2022 sebanyak 151.960 jiwa. Hal tersebut secara langsung dan tidak langsung menyebabkan bertambahnya jumlah pengendara kendaraan bermotor di Kota Blitar. Jumlah seluruh kendaraan yang ada di Kota Blitar pada tahun 2022 sebesar 123.114 kendaraan yang mana 86.180 kendaraan adalah sepeda motor. Hal ini menunjukkan bahwa 70% populasi kendaraan pada setiap ruas jalan Kota Blitar dipenuhi oleh sepeda motor.

Masalah kemacetan sering terjadi pada persimpangan di kota Blitar. Beberapa simpang yang memiliki permasalahan tersebut yaitu simpang 4 kawi dan simpang 3 jati dikarenakan simpang ini merupakan salah satu akses untuk masyarakat menuju ke pusat kegiatan di Kota Blitar, seperti pasar induk, kawasan pendidikan, rumah sakit, kawasan perkantoran, kawasan pemerintahan, dan pemukiman penduduk. Hal ini mengakibatkan volume kendaraan semakin meningkat dan banyak penumpukan antrian kendaraan pada persimpangan tersebut. Penumpukan antrian kendaraan terjadi pada sepeda motor yang tidak beraturan sehingga memenuhi ruas jalan, dan mulut-mulut persimpangan selama lampu merah. Penumpukan ini sangat mempengaruhi efisiensi persimpangan sehingga berpotensi menimbulkan konflik lalu lintas, misalnya sepeda motor cenderung tidak berbagi jalur dan bergerak cepat di tengah lampu hijau. keadaan inilah yang mengakibatkan kendaraan bermotor lainnya akan berdesakkan untuk keluar dari persimpangan sehingga perlu adanya pengaturan lebih lanjut (Pratiwi, Almsyah, and Mutia 2020).

Berdasarkan hasil laporan umum tim PKL Kota Blitar tahun 2022 dimana di simpang 4 kawi merupakan peringkat terburuk ke 2 dari pemeringkatan simpang 4 bersinyal di Kota Blitar yang terdiri dari ruas Jl. Cempaka, Jl. Anggrek, Jl. Melati, dan Jl. Cemara yang memiliki derajat kejenuhan 0.68 dengan Antrian 55 m dan Tundaan 49.63 (det/smp). Selanjutnya pada analisis simpang 3 jati merupakan peringkat terburuk ke 1 dari pemeringkatan simpang 3 bersinyal yang terdiri dari ruas, Jl. Tanjung dan Jl. Jati yang memiliki derajat kejenuhan 0.73 dengan Antrian 84 m dan Tundaan 38.21 (det/smp).

Sehingga dengan latar belakang tersebut memberikan suatu hipotesa diperlukannya Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor di Kota Blitar. pemisahan sepeda motor dengan kendaraan lain diharapkan mampu mengurangi hambatan dan kecelakaan di ruas jalan yang menjadi daerah rawan kecelakaan. Maka dari itu penulis mengambil judul, Perencanaan

Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Di Persimpangan Bersinyal Di Kota Blitar (Studi Kasus : Simpang 4 Kawi dan Simpang 3 Jati).

1.2 Identifikasi Masalah

Dengan melihat permasalahan yang ada di wilayah studi, maka dapat di identifikasikan permasalahan yang ada sebagai berikut:

1. Adanya penumpukan sepeda motor di simpang 4 Kawi dan simpang 3 Jati, pada jam sibuk lebih dari 30 kendaraan yang mengakibatkan antrian dan tundaan sehingga memenuhi syarat pembuatan RHK.
2. Belum tersedianya Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor di persimpangan Kota Blitar.
3. Perlu adanya pengkajian penerapan RHK di simpang 4 Kawi dan simpang 3 Jati Kota Blitar untuk mengetahui perbandingan kinerja simpang

1.3 Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang diperoleh, maka dibuatlah rumusan masalah sebagai berikut:

1. Berapa jumlah penumpukan sepeda motor pada simpang 4 Kawi dan simpang 3 Jati di Kota Blitar?
2. Bagaimana desain Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor di simpang 4 Kawi dan simpang 3 Jati?
3. Bagaimana perbandingan kinerja simpang 4 Kawi dan simpang 3 Jati setelah diterapkan RHK?

1.4 Maksud dan Tujuan

Maksud dan tujuan dari penelitian ini adalah merencanakan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor pada persimpangan bersinyal di Kota Blitar. Tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui jumlah penumpukan kendaraan sepeda motor di persimpangan bersinyal Kota Blitar.
2. Merencanakan desain Ruang Henti Khusus (RHK) bagi pengguna sepeda motor di persimpangan bersinyal di Kota Blitar

3. Melakukan perbandingan kinerja lalu lintas terkhusus sepeda motor pada wilayah kajian saat ini dan setelah dilakukan penanganan berupa penerapan ruang henti khusus sepeda motor.

1.5 Ruang Lingkup

Ruang lingkup dalam penulisan skripsi ini dilakukan agar pembahasan di dalam penulisan ini terarah, sesuai dengan tujuan, dan tidak menyimpang dari topik pembahasan yang dipilih. Oleh sebab itu diperlukan pembatasan masalah, yaitu sebagai berikut:

1. Pemilihan lokasi penelitian yaitu di simpang 4 Kawi dan simpang 3 Jati pada pendekatan:
 - A. Pendekat jalan Anggrek.
 - B. Pendekat jalan cemara.
 - C. Pendekat jalan cempaka.
 - D. Pendekat jalan melati.
 - E. Pendekat jalan tanjung
 - F. Pendekat jalan jati
2. Perbandingan kondisi lalu lintas saat ini dan setelah dilakukan penanganan berupa ruang henti khusus diukur dengan menggunakan indikator level of service (LOS) kondisi persimpangan yang mengacu pada PM NO. 96 Tahun 2015
3. Metode yang digunakan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), aplikasi Vissim dan Pedoman Perencanaan teknis ruang henti khusus (RHK) sepeda motor pada simpang bersinyal di kawasan perkotaan oleh Kementerian Pekerjaan Umum (PU).