

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang

Jalan raya adalah prasarana utama dalam membantu menunjang perekonomian maupun kegiatan sehari-hari. Seiring dengan bertambahnya kepemilikan kendaraan menyebabkan kepadatan volume lalu lintas yang terjadi di jalan raya. Terkadang peningkatan volume kendaraan tidak diikuti dengan peningkatan sarana dan prasarana yang memadai. Data Lalu-lintas Harian Rata-rata Tahunan (LHRT) untuk Jalan Magelang-Yogya pada tahun 2018 menunjukkan persentase komposisi kendaraan sepeda motor yang cukup tinggi yaitu sekitar 72,77%. Apabila dilihat dari fungsi jalan raya menurut Suryadharma dan Susanto (1999), jalan raya merupakan prasarana dari transportasi darat yang melayani pergerakan manusia beserta barang atau jasa dengan aman, nyaman, cepat, dan ekonomis. Maka diperlukan usaha untuk mengatasi kepadatan volume lalu lintas guna mewujudkan fungsi dari jalan raya tersebut.

Perancangan geometrik jalan adalah bagian dari tahap perencanaan jalan yang menitikberatkan pada perencanaan fisik sehingga dapat memenuhi fungsi jalan raya untuk memberikan pelayanan secara optimum pada arus lalu lintas dan akses dari satu tempat ke tempat lain.

Ruas Jalan Magelang-Yogya merupakan salah satu ruas yang setiap harinya memiliki tingkat kepadatan lalu lintas cukup tinggi. Kepadatan terjadi pada jam-jam sibuk terutama ketika pagi, siang dan sore hari. Kepadatan disebabkan oleh

perilaku berkendara yang kurang baik seperti halnya perilaku pengendara yang berpindah pindah lajur atau *mix traffic* yang terjadi karena pengguna kendaraan roda empat tidak memperhatikan posisi kendaraannya sehingga menutupi lajur bagian kiri yang pada umumnya dilewati sepeda motor. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 108 ayat (3) menyatakan bahwa “*Sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan*”. Berdasarkan Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009, Sepeda motor diarahkan untuk bergerak di lajur kiri sehingga terpisah dari kendaraan roda empat atau lebih. Salah satu solusi yang dapat diterapkan adalah penggunaan lajur sepeda motor.

1.2. Rumusan Masalah

Permasalahan yang dibahas pada tugas akhir ini dirumuskan sebagai berikut

:

1. Bagaimana kinerja ruas Jalan Magelang-Yogya?.
2. Bagaimana lajur sepeda motor yang dibutuhkan pada ruas Jalan Magelang-Yogya?.
3. Bagaimana desain geometrik lajur sepeda motor pada ruas Jalan Magelang – Yogya?

1.3. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui kinerja ruas Jalan Magelang-Yogya.

2. Untuk menghitung kebutuhan lajur sepeda motor pada ruas Jalan Magelang-Yogya.
3. Untuk membuat desain geometrik lajur sepeda motor pada ruas Jalan Magelang-Yogya.

1.4. Batasan Masalah

Dalam penelitian ini diberikan beberapa batasan agar dapat lebih terfokus, sehingga ruang lingkup penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Lokasi penelitian adalah ruas Jalan Magelang-Yogya.
2. Penerapan lajur sepeda motor pada ruas Jalan Magelang – Yogya sepanjang 500 meter yang dihitung dari simpang Jalan Magelang – Yogya , Jalan Jenderal Bambang Sugeng dan Jalan Jendral Sarwo Edhie Wibowo di depan Armada Townsquare.
3. Perhitungan dalam penelitian ini dilakukan dengan pedoman MKJI 1997.

1.5. Keaslian Tugas Akhir

Berdasarkan pengamatan penulis bahwa judul tugas akhir “Penerapan Lajur Sepeda Motor Pada Ruas Jalan Magelang-Yogya” belum pernah dilakukan sebelumnya. Namun penulis mengambil referensi sebagai acuan, antara lain :

1. *“Pengembangan Kriteria Kebutuhan Lajur Sepeda Motor Untuk Ruas Jalan Arteri Sekunder 4/2-D dan 6/2-D”* (Muhammad Idris, 2007)
2. *“Preliminary Study of Motorcycle Lanes Capacityin Malaysia”* (Teik Hua Law et al, 2005).
3. *“Motorcycle Safety Programmes in Malaysia”* (Radin et al 2004).

4. *“Planning and Design of Motorcycle Lanes in Yogyakarta “ Case study on Janti Road, Yogyakarta (Sukamto 2009)*

1.6. Manfaat Penelitian

Manfaat dilakukannya penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Secara teoritis, penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan mengenai penelitian yang memiliki hubungan dengan penerapan lajur sepeda motor.
2. Secara praktis, hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan sebagai masukan bagi dinas DPUPR dalam pembangunan yang akan datang.

1.7. Lokasi Penelitian



(Sumber : earth.google.com)

Gambar 1.1 Lokasi Penelitian