

# BAB I

## PENDAHULUAN

### **1.1. Latar Belakang**

Kota Yogyakarta merupakan kota pendidikan dan wisata. Dengan meningkatnya populasi penduduk di kota Yogyakarta mengakibatkan bertambahnya jumlah pengendara baik pengendara kendaraan bermotor maupun tidak bermotor (sepeda, becak, andong, dll). Dengan berkembangnya sektor wisata maupun pendidikan, maka bertambahnya pendapatan hidup masyarakat. Pendapatan yang bertambah mempengaruhi *lifestyle* masyarakatnya. Salah satu *lifestyle* yang sedang berkembang beberapa tahun terakhir ini adalah berkendara sepeda.

Beberapa tahun terakhir, Pemkot Yogyakarta berupaya mengembangkan minat masyarakatnya dalam memanfaatkan sepeda sebagai kendaraan alternatif. Ada beberapa pengaruh yang terjadi justru memperbaiki persuasif publik tentang istimewanya bersepeda di Yogyakarta. Banyak perubahan yang telah dilakukan Pemkot Yogyakarta dalam memberi ruang lebih kepada para pengendara sepeda agar merasa percaya diri dan nyaman di jalan.

Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda adalah ruas jalan yang dikhususkan bagi pengendara sepeda untuk berhenti saat menunggu fase merah berganti fase hijau di setiap persimpangan bersinyal di jalan arteri. RHK ini di letakkan di belakang garis henti, diharapkan para pengendara sepeda jadi tidak perlu khawatir

terselip di antara kendaraan lain saat menunggu fase merah di setiap persimpangan bersinyal.

Pada umumnya, terjadi penumpukan kendaraan bermotor yang tidak teratur di setiap mulut persimpangan bersinyal di Kota Yogyakarta. Tidak jarang diantara mereka ada yang melanggar peraturan lalu lintas. Hal ini membuat para pengendara/pemakai sepeda lebih memilih berhenti diluar garis henti. Apa yang dilakukan pengendara sepeda dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan. Penumpukan itu juga menutup pergerakan lalu lintas belok kiri langsung serta menghalangi pergerakan pejalan kaki.

Banyaknya pelanggaran marka jalan terjadi di beberapa tempat yang terdapat ruang henti khusus sepeda. Hal ini dikarenakan sosialisasi yang diberikan Pemkot hanya tersampaikan kepada beberapa kalangan saja. Sehingga ada beberapa pengendara sepeda yang tidak menggunakan RHK tersebut. Tugas akhir ini membahas tentang “EFEKTIVITAS PENERAPAN RUANG HENTI KHUSUS SEPEDA PADA SIMPANG BERSINYAL” dimana ruang henti khusus merupakan fasilitas berhenti untuk sepeda.



Gambar 1.1. Tidak Digunakan *ASLs* (*Advanced Stop Lines*) oleh Pesepeda

## **1.2. Rumusan Masalah**

Pertanyaan paling pokok dari masalah ini adalah mengapa pesepeda tidak mau menggunakan area ruang henti khusus, apakah area ruang henti khusus tidak memberikan kenyamanan kepada pesepeda ketika menggunakan area ruang henti khusus dan apakah tidak ada akses menuju ruang henti khusus sehingga sangat sedikit pesepeda yang menggunakan area ruang henti khusus tersebut, serta apakah area ruang henti khusus sudah efektif, apabila belum apakah desain yang ada tidak sesuai dengan karakteristik dari pesepeda di kota Yogyakarta..

Ditinjau dari sudut pandang para pengendara kendaraan bermotor, jumlah pesepeda yang lebih sedikit dari kendaraan bermotor, tenaga penggerak yang berupa manusia menyebabkan sepeda terlalu lambat bergerak pada saat fase merah segera menjadi fase hijau sangat mengganggu kendaraan bermotor, dan ruang henti khusus tidak digunakan sebagaimana mestinya karena para pesepeda lebih memilih tempat yang mereka inginkan ketika menunggu fase merah.

## **1.3. Tujuan Penelitian**

Tujuan utama dari penelitian ini adalah :

1. mengetahui tingkat efektifitas ruang henti khusus sepeda bagi para pesepeda
2. mencari desain yang mendekati keinginan pesepeda.

#### **1.4. Manfaat Penelitian**

Penelitian ini diharapkan :

1. membantu Pemkot Yogyakarta untuk melihat tingkat efektifitas RHK,
2. sebagai masukan dalam perencanaan fasilitas sepeda khususnya pada persimpangan bersinyal di perkotaan,
3. untuk meningkatkan kelancaran lalu lintas serta meningkatkan keselamatan lalu lintas di persimpangan bersinyal.

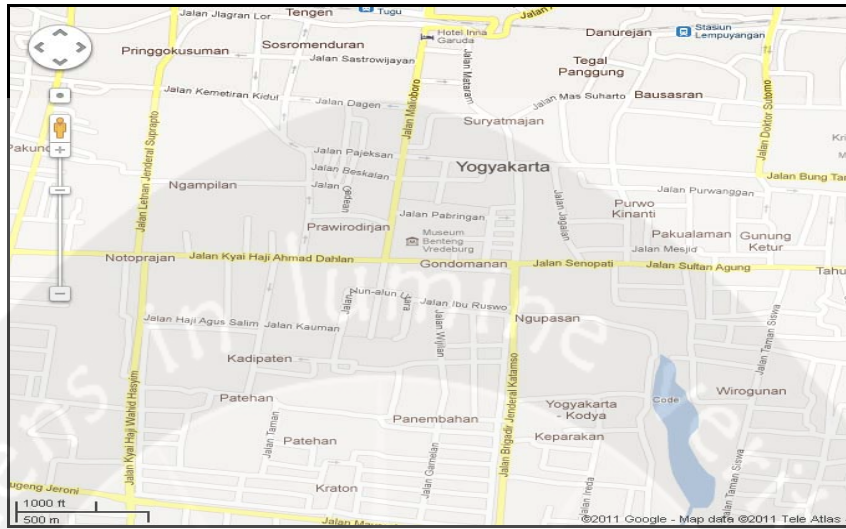
#### **1.5. Batasan Masalah**

Dalam penelitian ini, membahas memuat beberapa batasan masalah untuk mendapatkan pemahaman yang lebih baik. Antara lain seperti di bawah ini:

1. lokasi penelitian, persimpangan Jl.Senopati, Jl.Trikora, Jl.A.Yani, Jl.KH.Ahmad Dahlan,
2. pengambilan data berdasarkan survei lapangan,
3. data yang diambil mencakup ukuran kotak RHK, volume lalu lintas sepeda, hasil kuesioner,
4. pengambilan data dilakukan pada saat jam sibuk.

#### **1.6. Lokasi Penelitian**

Lokasi penelitian adalah pada persimpangan bersinyal antara Jl. Senopati – Jl. KH.Ahmad Dahlan dengan Jl.Trikora - Jl. A.Yani.



Gambar 1.2. Peta Kota Yogyakarta



Gambar 1.3. Peta Lokasi