

ABSTRAK

Sepeda motor telah menjadi moda transportasi alternatif bagi masyarakat. Kinerja angkutan massal yang belum berjalan secara optimal mendorong masyarakat untuk mencari moda transportasi alternatif untuk memenuhi kebutuhannya. Mobilitas yang cukup tinggi menjadi salah satu alasan masyarakat untuk memilih sepeda motor sebagai moda transportasi alternatif, selain itu harga sepeda motor juga cukup terjangkau di kalangan masyarakat. Penumpukan sepeda motor yang tidak beraturan yang memenuhi ruas jalan dan mulut-mulut persimpangan selama fase merah sangat berpengaruh pada penurunan kinerja persimpangan. Untuk mengatasi hal tersebut, maka perlu dilakukan rekayasa lalu lintas dengan cara memberikan ruang henti khusus untuk sepeda motor (RHK). Dengan adanya RHK ini diharapkan kinerja persimpangan akan menjadi lebih efektif dan dapat mengurangi penumpukan sepeda motor pada ruas jalan yang tidak teratur. RHK ini merupakan area khusus untuk sepeda motor berhenti pada persimpangan saat fase lampu merah. Adanya RHK sepeda motor mengubah karakteristik simpang bersinyal. Maka dari itu dilakukan analisa terhadap RHK yang telah diterapkan pada sebuah persimpangan. Hasil dari penelitian ini menyarankan bahwa pada persimpangan ini dibutuhkan diterapkannya RHK sepeda motor karena banyaknya proporsi pengguna sepeda motor yang melintasi persimpangan ini agar tidak terlalu banyak yang menumpuk pada pinggir dan mulut persimpangan. Sekarang ini RHK pada persimpangan ini telah diterapkan oleh Pemerintah Kota Medan, maka dari itu pada penelitian ini akan melakukan analisa terhadap penerapan RHK pada persimpangan Jalan Gatot Subroto – Jalan Iskandar Muda Kota Medan. Hasil Analisa Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor pada Persimpangan Jalan Gatot Subroto – Jalan Iskandar Muda Kota Medan ialah Berdasarkan data geometrik dari keempat pendekatan pada persimpangan Jalan Gatot Subroto – Jalan Iskandar Muda terdapat pendekatan memenuhi syarat standar Dinas Departemen Pekerjaan Umum 2012. Lebar Ruang Henti Khusus Di jalan Gatot Subroto pendekatan Timur. 10 x 12 meter sedangkan Ruang Henti Khusus di Jalan Gatot Subroto pendekatan Barat. 5 x 10 meter, sedangkan di jalan Iskandar Muda di pendekatan Utara dan Selatan itu Tidak ada tersedia Ruang Henti Khusus. Berdasarkan analisa yang dilakukan, diperoleh perilaku lalu lintas nilai derajat kejenuhan untuk pendekatan barat adalah 1,878 untuk pendekatan timur 2,295. Panjang antrian untuk pendekat barat adalah 97 m; untuk pendekat timur 97 m. Jumlah kendaraan terhenti untuk pendekat barat adalah 355 smp/jam; untuk pendekat timur 342 smp/jam. Tundaan rata-rata diperoleh untuk pendekat barat adalah 157 detik; untuk pendekat timur 169,3 detik.

Kata Kunci: Sepeda Motor, Lalu Lintas, Ruang Henti Khusus.

ABSTRACT

Motorcycles have become an alternative mode of transportation for the community. The performance of mass transportation that has not been running optimally encourages people to look for alternative modes of transportation to meet their needs. Quite high mobility is one of the reasons people choose motorcycles as an alternative mode of transportation, besides the price of motorcycles is also quite affordable among the community. The irregular accumulation of motorcycles that fill the roads and intersections during the red phase greatly affects the decline in intersection performance. To overcome this, it is necessary to carry out traffic engineering by providing a special stopping space for motorcycles (RHK). With this RHK, it is hoped that the performance of the intersection will be more effective and can reduce the accumulation of motorcycles on irregular roads. This RHK is a special area for motorcycles to stop at intersections during the red light phase. The presence of motorcycle RHK changes the characteristics of signalized intersections. Therefore, an analysis was carried out on the RHK that had been applied at an intersection. The results of this study suggest that at this intersection, the implementation of motorcycle RHK is needed because of the large proportion of motorcycle users who cross this intersection so that there are not too many that accumulate on the edges and mouths of the intersection. Currently, RHK at this intersection has been implemented by the Medan City Government, therefore this study will analyze the implementation of RHK at the intersection of Jalan Gatot Subroto - Jalan Iskandar Muda, Medan City. The results of the Analysis of the Implementation of Special Stopping Space (RHK) for Motorcycles at the Intersection of Jalan Gatot Subroto - Jalan Iskandar Muda, Medan City are Based on geometric data from the four approaches at the intersection of Jalan Gatot Subroto - Jalan Iskandar Muda, there are approaches that meet the requirements of the 2012 Public Works Department standard. The width of the Special Stopping Space on Jalan Gatot Subroto, East approach. 10 x 12 meters while the Special Stopping Space on Jalan Gatot Subroto, West approach. 5 x 10 meters, while on Jalan Iskandar Muda on the North and South approaches there is no Special Stopping Space available. Based on the analysis carried out, the traffic behavior obtained the degree of saturation value for the west approach is 1.878 for the east approach 2.295. The queue length for the west approach is 97 m; for the eastern approach 97 m. The number of stopped vehicles for the western approach is 355 smp/hour; for the eastern approach 342 smp/hour. The average delay obtained for the western approach is 157 seconds; for the eastern approach 169.3 seconds.

Keywords: Motorcycle, Traffic, Special Stopping Space.