

BAB V

PENUTUP

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai kinerja penerapan ruang henti khusus sepeda motor pada pendekatan Simpang Alun alun dan Gor Satria di Kota Purwokerto, dapat ditarik kesimpulan bahwa :

1. Kinerja pendekatan simpang utara didapatkan *level of service* A yang artinya arus lancar (Kementrian Perhubungan, 2015). Pada pendekatan simpang timur dan pendekatan simpang barat didapatkan *level of service* B artinya arus stabil dan tundaan sedikit. Kinerja Simpang Gor Satria pada pendekatan semua pendekatan simpang didapatkan *level of service* C artinya arus stabil tundaan dapat diterima
2. Dimensi ruang henti khusus pada Simpang Alun alun pendekatan utara secara persyaratan tidak memenuhi syarat perancangan ruang henti khusus karena memiliki satu lajur pendekatan dalam persyaratan minimal dua lajur pada pendekatan (Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat, 2015). Secara luas keseluruhan ruang henti khusus tidak memenuhi persyaratan karena mempunyai luas 42,6 meter sedangkan dalam persyaratan luas RHK 56 meter. Pendekatan kaki timur secara persyaratan tidak memenuhi syarat perancangan ruang henti khusus karena merupakan lajur belok kiri langsung dalam persyaratan merupakan bukan lajur belok kiri langsung. Secara luas keseluruhan memenuhi persyaratan karena mempunyai luas 77,77 meter. Pendekatan kaki barat secara persyaratan tidak memenuhi karena merupakan lajur belok kiri langsung. Secara luas keseluruhan memenuhi persyaratan karena mempunyai luas 91,63 meter. Dimensi ruang henti khusus pada Simpang Gor Satria pada semua kaki pendekatan simpang secara persyaratan tidak memenuhi syarat karena semua pendekatan simpang merupakan lajur belok kiri langsung. Kemudian persyaratan lebar lajur pendekatan simpang

disyaratkan 3,5 meter pada pendekat, pada semua pendekat simpang tidak memenuhi syarat karena kurang dari 3,5 meter. Secara luas keseluruhan ruang henti khusus sepeda motor pada semua pendekat kaki simpang tidak memenuhi persyaratan karena memiliki luas kurang dari luas minimal ruang henti khusus yaitu 56 meter

3. Tingkat keterisian ruang henti khusus sepeda motor pada pendekat Simpang Alun alun pada ketiga pendekat kaki simpang didapatkan dua pendekat simpang yang telah berhasil diterapkannya ruang henti khusus yaitu pada kaki simpang utara dan barat, sementara pada kaki simpang timur ruang henti khusus kurang berhasil diterapkan. Pendekat Kaki simpang utara sebanyak 84% dalam kategori penilaian ruang henti khusus telah berhasil diterapkan. Pendekat kaki simpang barat prosentase keterisian sebanyak 75% dengan kategori penilaian ruang henti khusus cukup berhasil diterapkan. Pada pendekat kaki timur prosentase 20% kategori penilaian kurang berhasil diterapkan. Tingkat keterisian ruang henti khusus sepeda motor pada semua pendekat simpang gor satria pada keempat pendekat simpang yaitu pendekat simpang utara, selatan, barat dan timur penerapan ruang henti khusus sepeda motor berhasil diterapkan
4. Tingkat pelanggaran pada area ruang henti khusus sepeda motor pada Simpang Alun alun prosentase tertinggi berada pada pendekat simpang Barat 48% terendah pada pendekat simpang timur 0%. Tingkat pelanggaran pada Simpang Gor Satria prosentase tertinggi pada pendekat selatan dengan 61% dan terendah pada pendekat utara 42%.

V.2 Saran

Dari hasil analisis dan pembahasan terdapat beberapa saran dari studi ini antara lain:

1. Mengingat pada Simpang Alun alun kaki pendekat timur RHK tidak berhasil diterapkan, maka ruang henti khusus sepeda motor harus dikaji lebih luas berkaitan dimensi RHK dan prosentase keterisian RHK agar efektif diterapkan
2. Melakukan pengecatan terhadap area ruang henti khusus sepeda motor agar terlihat jelas oleh pengguna jalan
3. Menambahkan rambu perintah adanya area ruang henti khusus sepeda motor 100 meter sebelum pendekat simpang
4. Memberikan operasi secara terjadwal dan adanya penegakan hukum berupa penilangan agar pengguna jalan mematuhi adanya area ruang henti khusus sepeda motor.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdiana, R. R. R. (2016) "Evaluasi Keberhasilan Kinerja Ruang Henti Khusus pada Simpang Bersinyal."
- Amelia, S. dan Juanita (2011) "Evektifitas Penerapan Ruang Henti Khusus di jalan Perkotaan (studi kasus : Jalan Pasteur-Pasirkaliki Kota Bandung)," *Majalah Ilmiah Techno*, 12, hal. 94–100.
- Badan Pusat Statistik Indonesia (2019) *Jumlah kendaraan bermotor di indonesia tahun 1949 - 2018*. Jakarta. Tersedia pada: <https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133>.
- BPS Kabupaten Banyumas (2018) *Data Jumlah Kendaraan Bermotor di kabupaten banyumas*. Banyumas. Tersedia pada: <https://banyumaskab.bps.go.id/subject/17/transportasi.html>.
- Budi, A. (2018) *Analisa Dampak Lalu - lintas Perencanaan Pusat Perkantoran Kota Purwokerto*.
- Direktorat Jenderal Bina Marga (1997) *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*. Jakarta.
- Idris (2007) *Pengaruh Ruang Henti Khusus Sepeda Motor terhadap Konflik Lalulintas pada Satu Persimpangan Bersinyal di Bandung*. Bandung.
- Karnanda, H., Anggraini, R. dan Darma, Y. (2019) "Tinjauan Kelayakan Ruang henti khusus (rhk) berdasarkan tingkat keterisian di Simpang bersinyal kota banda aceh," *Teras Jurnal*, 9, hal. 114–124.
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat (2015) *pedoman perencanaan ruang henti khusus*. Jakarta.
- Kementrian Perhubungan (2015) *Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen dan Rekayasa Lalu Lintas*. Jakarta.
- Lubis, M. (2017) "Analisa Nilai RHK dipersimpangan jalan imam bonjol - jalan perdana kota medan," *buletin utama teknik*, 13(1).
- Yuniar, R. A. dan dkk (2016) "Analisis Efektivitas Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Simpang Bersinyal di Kota Semarang," *Karya Teknik Sipil*, 5, hal. 128–137. Tersedia pada: [74](http://ejournal-</p></div><div data-bbox=)