

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan uraian pada bab hasil dan pembahasan, dapat disimpulkan bahwa :

1. Ruang Henti Khusus Sepeda Motor yang sesuai diterapkan pada pendekat simpang Jalan Jend. A. Yani Kabupaten Tegal adalah RHK tipe Kotak yang berukuran 2 X 3,8 X 8 meter. Ruang Henti Khusus Sepeda Motor tersebut dapat menampung sepeda motor sebanyak 30 hingga 37 sepeda motor.
  
2. Konflik lalu lintas yang terjadi sebelum dan sesudah uji coba RHK mengalami penurunan. Sebelum uji coba Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Jalan Jend. A. Yani memiliki 3 tipe konflik yang terdiri dari tipe konflik T1 (konflik masuk arus secara langsung ) sebanyak 11 konflik, tipe konflik T5 (konflik lurus sama arah) sebanyak 21 konflik, dan tipe konflik T6 (konflik bersinggungan sama arah) sebanyak 3 konflik. Untuk tingkat keseriusan konflik sebelum uji coba terdiri dari 4 konflik termasuk dalam kategori konflik ringan dengan tingkat konflik 1, 21 konflik termasuk dalam konflik serius dengan tingkat konflik 2, dan 10 konflik termasuk dalam konflik serius dengan tingkat konflik 3. Sedangkan sesudah uji coba Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Jalan Jend. A. Yani memiliki 2 tipe konflik terdiri dari tipe konflik T1 (konflik masuk arus secara langsung) 8 konflik dan tipe konflik T5 (konflik lurus sama arah) 13 konflik. Untuk tingkat keseriusan konflik sesudah uji coba terdiri dari 2 konflik termasuk dalam kategori konflik ringan dengan tingkat konflik 1, 10 konflik termasuk dalam konflik serius dengan tingkat konflik 2, dan 8 konflik termasuk dalam konflik serius dengan tingkat konflik 3.

3. Arus lalu lintas yang dilepas tiap 5 detik pada pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani Kabupaten Tegal sebelum dan sesudah uji coba Ruang Henti Khusus Sepeda Motor mengalami peningkatan dari 646 smp menjadi 803 smp, atau dapat dikatakan arus lalu lintas yang dilepas tiap 5 detik mengalami peningkatan sebesar 24%.

#### **B. Saran**

Seperti yang telah dijelaskan pada Bab 4 serta kesimpulan diatas, terdapat beberapa saran dari studi ini antara lain :

1. Berdasarkan kajian uji coba penggunaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor yang dilakukan, penggunaan RHK tersebut dapat diterapkan pada pendekatan simpang Jalan Jend. A. Yani karena dapat menurunkan konflik lalu lintas baik dari jumlah maupun tingkat keseriusan serta meningkatkan pelepasan arus lalu lintas tiap 5 detik sekitar 24%.
2. Perlu sosialisasi lebih lanjut mengenai keberadaan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor oleh Kepolisian dan Dinas Perhubungan Kabupaten Tegal, karena masih terdapat pengguna kendaraan lain selain sepeda motor yang berhenti pada RHK selama lampu lalu lintas berwarna merah.
3. Perlu penerapan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada simpang sejenis dengan kajian lebih lanjut.

## DAFTAR PUSTAKA

\_\_\_\_\_Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 96. 2015. *Pedoman Pelaksanaan Kegiatan Manajemen Rekayasa Lalu Lintas*

\_\_\_\_\_Universitas Sebelas Maret. September 2006. *Catatan Kuliah Rekayasa Lalu Lintas*. <http://www.galeripustaka.com/2013/05/pengertian-dan-tujuan-pengaturan-simpang.html>. Diakses pada Desember 2016.

Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan, Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, Badan Penelitian dan Pengembangan. *Modul Pelatihan Perancangan RHK*.

Direktorat Jendral Bina Marga, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Dirjen Bina Marga, Departemen Pekerjaan Umum.

Gunawan, Leonardi. 2014. *Perilaku Negatif Pengendara Sepeda Motor di Jalan Umum*. Diambil dari [kompasiana.com](http://kompasiana.com) diakses pada 15 Maret 2017 pukul 13.33

Hobert Mangatur M Prof. Dr. Ir. Budi Hartanto Susilo, M. Sc. 2015 *Tingkat Keterisian Ruang Henti Khusus Simpang Di Kota Bandung* diambil dari : <http://globallavebookx.blogspot.co.id/2015/04/pengertian-dan-definisi-metode.html>. Diakses 24 Nov 2016 pukul 22:15

Idris, M., 2007, *Pengaruh RHK Sepeda Motor Terhadap Konflik Lalu-lintas Bersinyal Di Bandung*, ITB, Bandung.

Lawalata, Greece Maria. 2010. *Studi Konflik lalu Lintas Sebagai Alat Mengevaluasi Pengaturan Lalu Lintas (Studi Kasus Satu Simpang-T Di Kota Bandung)*

Mangatur M, Hobert. Prof. Dr. Ir. Budi Hartanto Susilo, M. Sc. 2015 *Efektivitas Ruang Henti Khusus Simpang Di Kota Bandung*

Mulyadi, Agah Muhammad. Amelia, Sri. 2013 *Influence Of Red Motorcycle Box To The Traffic Conflict And Traffic Flow At The Ahmad Yani-Laswi Signalized Intersection.*

Naibaho, Yuni. 2014. *Dishub Sediakan Ruang Henti Sepeda Motor.* Diambil dari <http://www.medanbisnisdaily.com/m/news/read/2014/11/10/128589/dishub-sediakan-ruang-henti-sepeda-motor/>. Diakses 15 Maret 2017 pukul 14:15

Naomi A. P., Jeluddin Daud, *Perencanaan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Pada Persimpangan Bersinyal Di Medan (Studi Kasus: Persimpangan Jl. Ir. H. Juanda – Jl. Brigjend Katamso)*

Rahmawati, Kurnia. 2015. *Desain Ruang Tunggu Sepeda (RTS) Pada Simpang Bersinyal Di Kota Surakarta*

Rismawan, Eko. 2009. *Faktor Penyebab Pelanggaran Lalu Lintas Oleh Pengendara Sepeda Motor di Kota Semarang.* Semarang

Sri Amelia, Juanita. 2011. *Efektivitas Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) Di Persimpangan Jalan Perkotaan (Studi Kasus : Persimpangan Jalan Pasteur-Pasirkaliki Kota Bandung).* Bandung.

Sulistiyo, Wahyu Eka Rachmadhani. 2016. *Analisis Kebutuhan Ruang Henti Khusus (RHK) Pada Pendekat Simpang Jalan Ahmad Yani Kota Mejayan.*

Yuniar M, Reska Ayu. Kahira, Raisha El. Ismiyati. Setiadji. Bagus Hario. 2016. *Analisis Efektivitas Ruang Henti Khusus Sepeda Motor Pada Simpang Bersinyal Di Kota Semarang*