

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil pembahasan mengenai efektivitas ruang henti khusus sepeda motor di Kabupaten Cilacap pada simpang terminal Cilacap dan simpang CPM Cilacap, dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Dimensi ruang henti khusus pada simpang terminal Cilacap pada pendekatan simpang utara dan selatan memenuhi persyaratan sesuai dengan pedoman perancangan ruang henti khusus sepeda motor dan luas keseluruhan memenuhi persyaratan karena mempunyai luas 165 meter² dan 105 meter² sedangkan luas minimal ruang henti khusus 56 meter². Pendekat simpang timur dan barat secara persyaratan tidak memenuhi persyaratan karena hanya memiliki satu lajur pendekatan dalam persyaratan minimal dua lajur pada pendekatan. Persyaratan mengenai luas keseluruhan pada pendekatan timur memenuhi syarat karena mempunyai luas 60 meter² dan luas keseluruhan pada pendekatan barat tidak memenuhi syarat karena mempunyai luas 47,5 meter² sedangkan luas minimal ruang henti khusus 56 meter². Dimensi ruang henti khusus pada simpang CPM Cilacap pada pendekatan simpang utara memenuhi persyaratan sesuai dengan pedoman perancangan ruang henti khusus sepeda motor dan luas keseluruhan memenuhi persyaratan karena mempunyai luas 120 meter². Pendekat simpang timur secara luas keseluruhan memenuhi persyaratan sesuai dengan pedoman perancangan ruang henti khusus sepeda motor tetapi berdasarkan minimal lajur ruang henti khusus pendekatan simpang timur tidak memenuhi persyaratan karena memiliki satu lajur. Pendekat simpang barat tidak memenuhi syarat karena memiliki satu lajur dan luas keseluruhan hanya 52,5 meter² sedangkan luas minimal ruang henti khusus 56 meter².
2. Warna ruang henti khusus yang telah diterapkan dan tercantum pada pedoman perancangan ruang henti khusus yaitu sudah sesuai dengan teori psikologi warna. Warna merah yang sudah diterapkan pada ruang henti khusus menurut psikologi warna memberikan arti energi atau action dan

dampak dari warna tersebut terhadap psikologi pengendara maupun pengguna jalan adalah menyerukan terlaksananya suatu tindakan. Warna merah merupakan spektrum warna dengan gelombang paling tinggi sehingga lebih cepat ditangkap oleh mata dibandingkan warna kuning dan putih. Warna yang sudah diterapkan secara psikologi warna sudah sesuai. Apabila ruang henti khusus berwarna hijau maka memiliki dampak warna yaitu mampu menyeimbangkan emosi tetapi kurang sesuai dengan marka ruang henti khusus karena area tersebut merupakan area pemberhentian sepeda motor, dimana secara psikologi warna membuat pengendara mengerti dan melaksanakan suatu tindakan berhenti di area tersebut.

3. Tingkat keterisian ruang henti khusus sepeda motor di simpang terminal Cilacap pada keempat kaki simpang didapatkan dua pendekat kaki simpang yang kurang berhasil diterapkan yaitu kaki simpang utara dan selatan. Sedangkan pada kaki simpang timur cukup berhasil diterapkan dengan prosentase 67% dan pada pendekat kaki simpang barat berhasil diterapkan ruang henti khusus dengan prosentase 81%. Tingkat keterisian ruang henti khusus di simpang CPM Cilacap pada ketiga pendekat kaki simpang terdapat satu kaki simpang yang berhasil diterapkan, dengan prosentase keterisian sebanyak 80%. Terdapat dua pendekat kaki simpang dengan prosentase 39% dan 30% kategori penilaian kurang berhasil diterapkan.

Tingkat pelanggaran ruang henti khusus di simpang terminal Cilacap prosentase tertinggi pada pendekat simpang barat yaitu 31% dan prosentase terendah pada pendekat simpang utara yaitu 12%. Tingkat pelanggaran simpang CPM Cilacap prosentase tertinggi pada pendekat simpang barat yaitu 32% sedangkan prosentase terendah pada pendekat simpang utara yaitu 17%.

Pada ruang henti khusus simpang terminal cilacap memiliki kaki simpang barat yang berhasil dengan dimensi ruang henti khusus 47,5 meter² dan arus lalu lintas 294 smp/jam sehingga tingkat keterisian mencapai 81% artinya ruang henti khusus tersebut sesuai dengan kondisi lalu lintas yang dilihat dari volume lalu lintas sedangkan pada kaki simpang timur dengan ukuran

dimensi ruang henti khusus 60 meter² dan arus lalu lintas 336 smp/jam sehingga tingkat keterisian mencapai 67% artinya ruang henti khusus tersebut cukup berhasil disesuaikan dengan kondisi lalu lintas yang dilihat dari volume lalu lintas. Pada kaki simpang utara dan selatan masing-masing memiliki dimensi yang cukup luas dengan volume lalu lintas yang tidak terlalu tinggi sehingga tingkat keterisian ruang henti khusus dibawah 50% ruang henti khusus kurang berhasil diterapkan.

Pada ruang henti khusus simpang CPM cilacap memiliki kaki simpang barat yang berhasil dengan dimensi ruang henti khusus 52,5 meter² dan arus lalu lintas 313,4 smp/jam sehingga tingkat keterisian mencapai 82% artinya ruang henti khusus tersebut sesuai dengan kondisi lalu lintas yang dilihat dari volume lalu lintas sedangkan pada kaki simpang timur dan utara masing-masing memiliki dimensi yang cukup luas dengan volume lalu lintas yang tidak terlalu tinggi sehingga tingkat keterisian ruang henti khusus dibawah 50% ruang henti khusus kurang berhasil diterapkan.

4. Usulan dimensi ruang henti khusus berdasarkan kondisi lalu lintas dengan parameter volume lalu lintas pada simpang terminal cilacap didapatkan hasil ukuran pada pendekat simpang utara yaitu 63 – 80 meter². Pada pendekat simpang selatan memiliki usulan ukuran yaitu 56 – 70 meter² sedangkan pada pendekat simpang timur dan barat memiliki usulan ukuran yaitu 56 meter² atau minimal ukuran marka ruang henti khusus. Usulan dimensi ruang henti khusus berdasarkan kondisi lalu lintas dengan parameter volume lalu lintas pada simpang CPM Cilacap didapatkan hasil ukuran pada pendekat simpang utara yaitu 56 – 63 meter² sedangkan pada pendekat simpang timur dan barat memiliki usulan ukuran yaitu 56 meter² atau ukuran minimal marka ruang henti khusus.

V.2 Saran

Dari hasil analisis dan pembahasan terdapat beberapa saran antara lain sebagai berikut :

1. Untuk penelitian selanjutnya
Mengkaji lebih luas berkaitan dengan dimensi ruang henti khusus dan prosentase ruang henti khusus agar efektif diterapkan, mengingat pada

simpang terminal Cilacap dan simpang CPM Cilacap beberapa kaki simpang tidak berhasil diterapkan ruang henti khusus.

2. Kepada pemerintah terkait

Memperhatikan usulan ukuran ruang henti khusus berdasarkan kondisi lalu lintas agar lebih meningkatkan efektivitas marka ruang henti khusus, Menambahkan rambu perintah adanya area ruang henti khusus sepeda motor 100 meter dari pendekat simpang.

DAFTAR PUSTAKA

Afriande (2017) 'Tinjauan Penggunaan Ruang Henti Khusus (Rhk) Sepeda Motor Pada Persimpangan Di', *Repository.Umsu.Ac.Id.* Available at: <http://repository.umsu.ac.id/handle/123456789/12459>.

Amelia, S. (2016) 'Kebijakan Penerapan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor', *Simposium Nasional Teknologi Terapan (SNTT)*, 4, pp. 539–546.

Amelia, S. and Juanita (2011) 'Efektivitas Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) di Persimpangan Jalan Perkotaan (Studi Kasus : Persimpangan Jalan Pasteur-Pasirkaliki Kota Bandung)', *Majalah Ilmiah Techno*, 12(2), pp. 94–100.

Badan Pusat Statistik Kabupaten Cilacap (no date). Available at: <https://cilacapkab.bps.go.id/indicator/12/270/1/jumlah-penduduk-kepadatan-per-km-dan-persentasenya-number-of-population-density-and-percentage-.html> (Accessed: 2 February 2022).

Faturokhman, A. A. (2020) 'Kinerja Penerapan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor di Kota Purwokerto (Studi Kasus Ruang Henti Khusus Sepeda Motor Simpang Bersinyal di Kota Purwokerto)'.

Firmansyah, D., Jannah, R. M. and Murtopo, A. (2020) 'Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor di Simpang APILL Kota Magelang', *Reviews in Civil Engineering*, 4(2), pp. 81–86. doi: 10.31002/rice.v4i2.3093.

Jenderal Bina Marga, D. (1997) 'Highway Capacity Manual Project (HCM)', *Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI)*, 1(1), p. 564.

Karyenri, A. *et al.* (2021) 'Kendaraan Roda Dua Berdasarkan Tingkat Keterisian di Simpang Bersinyal Kota Jambi (Studi Kasus : Simpang IV Jelutung , Kota Jambi)'.

Listyaningrum, R. *et al.* (2017) 'Analisis Kinerja Simpang Bersinyal pada Simpang Empat Jalan Kalimantan di Kabupaten Cilacap', 8(1), pp. 44–50.

Lubis, M. (2017) 'Analisa Nilai Ruang Henti Khusus (RHK) Kendaraan Roda Dua di Persimpangan jl. Imam bonjol – jl. Perdana Kota Medan', *Buletin Utama Teknik Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik UISU*, 13(1), pp. 61–68.

Melkysedek, H. M. (2014) 'Occupancy Level of Advanced Stop Lines on'.

Patrycia, Z. (2013) 'Pengaruh warna psikologis manusia', *MINDJournal*, 3(1), pp. 31–48.

Pedoman Kapasitas Jalan Indonesia - simpang apill' (2014).

peta cilacap (2019). Available at: <https://kominfo.cilacapkab.go.id/peta-cilacap/> (Accessed: 2 February 2022).

Reska Ayu Yuniar M, Raisha El Kahira, Ismiyati, B. H. S. (2016) 'Analisis efektivitas ruang henti khusus sepeda motor pada simpang bersinyal di kota semarang', *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 5, pp. 128–137.

Rozy Fahrul; Rahmah Andi; Arief Budi (2017) 'Analisa Tingkat Pelayanan Pada Simpang Bersinyal (Studi Kasus Jalan Alternatif gor Pemda –Jalan Alternatif Sentul – Jalan Raya Bogor)', *Jurnal Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Pakuan*, pp. 1–12.

Surat Edaran Menteri PUPR Nomor 52 Tahun 2015.

Wahana Lestari, T. N., Amudi, A. and Anggraeni, A. R. T. D. (2019) 'Studi Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Di Simpang Bersinyal (Studi Kasus Simpang Tugu Pecel, Simpang Ruang Terbuka Hijau (RTH) Kartini Dan Simpang Diponegoro Di Kota Madiun)', *Ge-STRAM: Jurnal Perencanaan dan Rekayasa Sipil*, 2(2), pp. 94–100. doi: 10.25139/jprs.v2i2.1967.