

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian mengenai Evaluasi Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Pada Persimpangan Bersinyal Simpang Pahlawan Kota Bandung yang telah dilakukan dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Berdasarkan hasil analisis untuk tingkat keterisian RHK didapat hasil tingkat keterisian RHK pada Simpang Pahlawan selama satu minggu didapat dua pendekatan simpang yang dikatakan RHK berhasil diterapkan yaitu pada pendekatan simpang Jl. Surapati dan Jl. Pahlawan (selatan) dengan rata-rata tingkat keterisian RHK $> 80\%$, serta didapat dua pendekatan yang dikatakan RHK cukup berhasil diterapkan yaitu pada pendekatan simpang Jl. Pahlawan (utara) dan Jl. PH.H. Mustopa dengan rata-rata tingkat keterisian RHK $< 80\%$.
2. Berdasarkan hasil analisis untuk tingkat keterisian RHK hanya diisi oleh sepeda motor pada Simpang Pahlawan Kota Bandung selama satu minggu terdapat tiga hari yang dikatakan RHK cukup berhasil diterapkan yaitu pada hari Jumat, Sabtu di pendekatan simpang Jl. Surapati dan pada hari Minggu di pendekatan simpang Jl. Pahlawan (utara) dengan rata-rata prosentase $< 80\%$. Sedangkan pada pendekatan simpang Jl. PH.H. Mustopa dan Jl. Pahlawan (selatan) dikatakan RHK kurang berhasil diterapkan dilihat dari tingkat keterisian hanya diisi oleh sepeda motornya. Hal ini dikarenakan masih banyaknya pengendara sepeda motor yang melanggar berhenti melewati marka henti serta pengendara mobil yang berhenti pada area RHK sehingga keterisian RHK hanya diisi oleh sepeda motor memperoleh prosentase $< 60\%$.
3. Berdasarkan hasil analisis untuk tingkat pelanggaran RHK pada Simpang Pahlawan selama satu minggu didapat rata-rata prosentasenya $< 60\%$. Berdasarkan pedoman RHK sepeda motor Tahun 2015 RHK berhasil diterapkan dilihat dari tingkat pelanggaran. Hal ini dikarenakan tingkat pelanggaran RHK Simpang Pahlawan Kota Bandung mempunyai nilai

prosentase tingkat pelanggaran RHK < tingkat keterisian RHK Simpang Pahlawan Kota Bandung.

4. Berdasarkan hasil analisis untuk kesesuaian karakteristik RHK pada Simpang Pahlawan Kota Bandung didapat hasil dari semua pendekatan simpang yang terdapat RHK sesuai dengan pedoman RHK 2015 dari persyaratan Geometrik Persimpangannya, sedangkan untuk kesesuaian terhadap kondisi lalu lintas hampir semua sesuai hanya terdapat satu pendekatan simpang yang tidak sesuai dengan pedoman RHK 2015 yaitu pada pendekatan simpang Jl. Pahlawan (utara). Hal ini dikarenakan jumlah rata-rata penumpukan yang terjadi sebanyak 29 unit sepeda motor dibawah batas minimum yaitu sebesar 30 unit sepeda motor. Maka dapat dikatakan pada pendekatan simpang Jl. Pahlawan (utara) tidak sesuai dari segi kondisi lalu lintasnya
5. Berdasarkan hasil evaluasi desain RHK pada Simpang Pahlawan Kota Bandung dengan Pedoman Perancangan RHK 2015 semua pendekatan simpangnya tidak sesuai dari lebar lajur RHK nya sebesar 3,5 m sehingga kapasitas RHK untuk menampung sepeda motor per nyala lampu merah dapat dikatakan kurang ideal dan penumpukan yang terjadi karena berbagai faktor seperti kurang pahamnya para pengendara sepeda motor dan pengendara mobil terkait fungsi dari Ruang Henti Khusus agar RHK bisa diterapkan sebagaimana fungsinya.

V.2 Saran

Adapun saran dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Perlunya pemerintah Kota Bandung melakukan sosialisasi baik itu dari media sosial dan media cetak terhadap masyarakat khususnya pengguna sepeda motor agar mengetahui fungsi RHK dengan baik dan benar sehingga RHK bisa diterapkan dengan baik.
2. Perlunya pemerintah Kota Bandung untuk melakukan perluasan area RHK guna meminimalisir jumlah penumpukan yang terjadi pada mulut simpang.
3. Perlunya pemerintah Kota Bandung meletakkan rambu-rambu yang mengarah kepada Ruang Henti Khusus agar kendaraan lain tidak berhenti

pada kotak RHK dan memperjelas marka jalan yang mulai hilang, guna keselamatan pengemudi agar tidak ada alasan untuk melewati batas kendaraan.

4. Hasil dari penelitian ini dapat menjadi acuan evaluasi zona ruang henti khusus (RHK) pada simpang bersinyal di Kota Bandung agar menjadi efektif penggunaannya yang dapat mengurangi penumpukan yang terjadi pada simpang.
5. Perlu kajian lebih lanjut tentang perancangan, monitoring, evaluasi dan peraturan perundang-undangan yang mengatur ruang henti khusus (RHK) sepeda motor.