

## **PENGARUH WARNA RUANG HENTI KENDARAAN TERHADAP PERSEPSI DAN PERILAKU PENGENDARA KENDARAAN DI CILACAP**

**Ahmad Basuki, Suprpto Hadi, Siti Shofiah, Farhan Afif Zuhrianto, Brasie Pradana Sela Bunga Riska Ayu**

Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Indonesia

E-mail: basuki@pktj.ac.id

### **Abstrak**

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh warna ruang henti kendaraan terhadap persepsi dan perilaku pengendara kendaraan di Cilacap. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah kuantitatif dengan menggunakan teknik survei melalui kuesioner kepada pengendara kendaraan di wilayah Cilacap. Sampel dalam penelitian ini adalah 100 responden yang dipilih secara acak. Hasil penelitian menunjukkan bahwa warna ruang henti kendaraan berpengaruh signifikan terhadap persepsi dan perilaku pengendara kendaraan. Warna yang digunakan pada ruang henti kendaraan mempengaruhi persepsi pengendara kendaraan terhadap keamanan dan kenyamanan, serta berdampak pada perilaku pengendara kendaraan seperti kecepatan, parkir yang aman, dan kedisiplinan lalu lintas. Oleh karena itu, disarankan bagi pihak yang berwenang untuk memperhatikan pemilihan warna pada ruang henti kendaraan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan berkendara di wilayah Cilacap.

**Kata Kunci:** Warna Ruang Henti Kendaraan, Persepsi, Perilaku.

### **Abstract**

*This study aims to analyze the effect of vehicle stop room color on the perception and behavior of vehicle drivers in Cilacap. The method used in this study is quantitative using survey techniques through questionnaires to vehicle drivers in the Cilacap area. The sample in this study was 100 randomly selected respondents. The results showed that the color of the vehicle stop room had a significant effect on the perception and behavior of vehicle drivers. The color used in the vehicle stop space affects the driver's perception of safety and comfort, and has an impact on the behavior of the vehicle driver such as speed, safe parking, and traffic discipline. Therefore, it is recommended for the authorities to pay attention to the color selection in the vehicle stop room to improve safety and driving comfort in the Cilacap area.*

**Keywords:** vehicle stop room color, perception, behavior.

|                      |  |
|----------------------|--|
| <b>How to cite:</b>  | Ahmad Basuki, Suprpto Hadi, Siti Shofiah, Farhan Afif Zuhrianto, Brasie Pradana Sela Bunga Riska Ayu (2023) Pengaruh Warna Ruang Henti Kendaraan terhadap Persepsi dan Perilaku Pengendara Kendaraan di Cilacap, Vol. (8) 4, April 2023, <a href="http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v8i4.11727">http://dx.doi.org/10.36418/syntax-literate.v8i4.11727</a> |
| <b>E-ISSN:</b>       | 2548-1398  |
| <b>Published by:</b> | Ridwan Institute   |

## Pendahuluan

Peningkatan jumlah sepeda motor tahun 2019 sebanyak 388.039 dari 430.836 seluruh kendaraan (Zuhrianto, 2022). Jumlah kendaraan khususnya sepeda motor semakin meningkat tidak sebanding dengan sebaran jalan di Kabupaten Cilacap yang dapat mempengaruhi penurunan efisiensi lalu lintas yang disebabkan oleh kejadian tersebut Akumulasi antrian sepeda motor di persimpangan (Sugiyanto & Santi, 2015). Pemerintah kabupaten Cilacap membuat fasilitas dan prasarana lalu lintas berupa ruang henti khusus (RHK) sepeda motor.

Ruang henti kendaraan (RHK) merupakan fasilitas yang sangat penting dalam menjaga keamanan dan kenyamanan pengendara kendaraan di wilayah perkotaan (Sutandi, 2015). Warna ruang henti kendaraan yang tepat dapat membantu meningkatkan kesadaran pengendara kendaraan tentang keberadaan ruang henti kendaraan dan memberikan rasa aman dan nyaman bagi pengguna jalan (Meutia & Putri, 2021). Psikologi warna merupakan studi tentang bagaimana warna dapat mempengaruhi emosi, persepsi, dan perilaku manusia (Langgeng & Widiana, 2013).

**Tabel 1**  
**Penggambaran Warna Terhadap Arti (Persepsi) dan Dampak (Perilaku)nya**

| Warna | Arti   | Dampak   |
|-------|--|--|
|       | Suasana tenang dan santai                                      | Menjadi mampu menyeimbangkan emosi             |
|       | Kehangatan, rasa bahagia, makna optimisme, semangat, dan ceria | Merangsang aktivitas pikiran dan mental        |
|       | Menenangkan dan diyakini mampu mengatasi kecemasan             | Dapat merangsang kemampuan berkomunikasi       |
|       | Energy, action, kekuatan, kegembiraan                          | Menyerukan terlaksananya suatu tindakan        |
|       | Kesan kebebasan dan keterbukaan                                | Mengakibatkan mata lelah dan rasa sakit kepala |
|       | Kesan suram gelap, pengangkutan naum juga elegan               |  |
|       | Kehangatan dan semangat  |  |

## Tinjauan Literatur

Lacznia, G. R., & Murphy, P. E. (2006), menjelaskan bahwa warna dapat mempengaruhi emosi manusia, termasuk dalam hal ini adalah penggunaan warna pada ruang publik seperti area parkir. Warna dapat mempengaruhi persepsi orang tentang area parkir (Valentine & Widodo, 2014). Studi ini menunjukkan bahwa warna yang digunakan pada area parkir dapat mempengaruhi persepsi orang tentang ukuran, keamanan, dan kebersihan area parkir (Reinhard et al., 2013). Selain itu, preferensi dan persepsi warna

dalam desain pencahayaan luar ruangan, yang dapat menjadi penting dalam hal desain pencahayaan pada area parker (Chou et al., 2012). Marena (2016) mengevaluasi bagaimana warna aspal pada tempat parkir mempengaruhi persepsi pengemudi terhadap tingkat pelayanan. Penelitian ini menunjukkan bahwa warna aspal yang gelap dapat memberikan kesan kotor dan kurang terawat, sehingga pengguna merasa kurang puas dengan area parkir tersebut. KALLIOĞLU (2017) telah mengeksplorasi efek warna tempat parkir pada kepuasan pengguna dengan menggunakan studi kasus di sebuah kampus universitas. Studi ini menemukan bahwa warna tempat parkir yang cerah dan menarik dapat meningkatkan kepuasan pengguna dan mempengaruhi pilihan pengguna untuk menggunakan area parkir tertentu. Dapat disimpulkan warna memiliki peran yang penting dalam hal desain area parkir, karena dapat mempengaruhi persepsi dan perilaku pengguna. Oleh karena itu, dalam merancang ruang henti kendaraan, faktor psikologi warna perlu dipertimbangkan agar dapat menciptakan lingkungan yang nyaman dan aman bagi pengguna.

Persepsi pengendara kendaraan terhadap kesesuaian warna ruang henti kendaraan dengan lingkungan sekitar masih menjadi masalah yang belum terpecahkan dengan baik. Warna yang tidak sesuai dengan lingkungan sekitar dapat menyebabkan pengendara kendaraan sulit melihat dan mengenali ruang henti kendaraan. Keterlihatan ruang henti kendaraan yang buruk dapat menyebabkan pengendara kendaraan tidak menyadari keberadaannya dan dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas. Tingkat kenyamanan pengendara kendaraan saat menggunakan ruang henti kendaraan juga penting untuk diperhatikan.

Ruang henti kendaraan yang tidak nyaman dapat mengurangi efektivitas dan efisiensi penggunaannya. Perbedaan persepsi dan perilaku pengendara kendaraan ketika menggunakan ruang henti kendaraan yang berbeda warna perlu dipelajari. Hal ini dapat membantu dalam menentukan rekomendasi warna yang tepat untuk ruang henti kendaraan. Dalam konteks kota yang semakin padat dan kompleks, desain ruang henti kendaraan yang tepat dapat memberikan kontribusi positif untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan pengendara kendaraan di jalan raya.

Dalam penelitian ini bertujuan mengetahui persepsi, tingkat keterlihatan, tingkat kenyamanan dan perbedaan yang dirasakan pengendara kendaraan terhadap kesesuaian warna ruang henti kendaraan dengan lingkungan sekitar. Oleh karena itu, rekomendasi warna ruang henti kendaraan yang tepat sangat penting untuk memperbaiki desain ruang henti kendaraan yang ada dan memperbaiki kondisi keselamatan lalu lintas di kota.

### **Metode Penelitian**

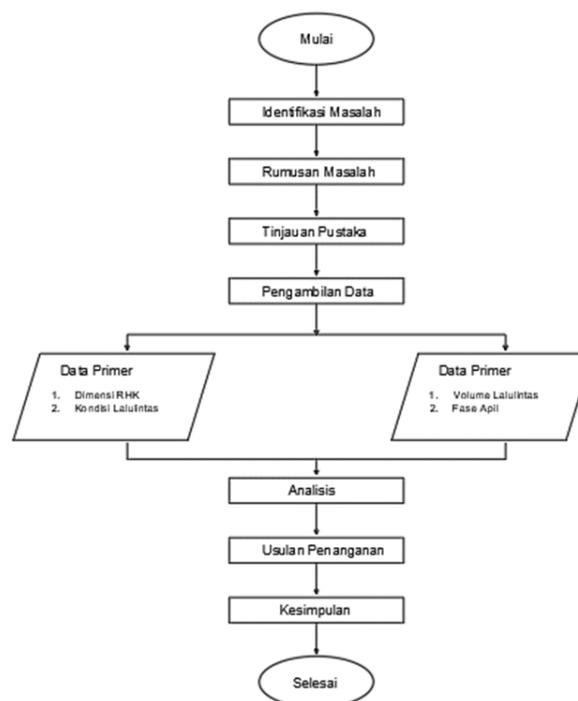
Penelitian ini dapat dilakukan dengan menggunakan metode survei dan observasi di beberapa lokasi ruang henti kendaraan di Cilacap (Masri & Effendi, 1989). Guna mempermudah dalam penggambaran lokasi penelitian berikut disampaikan kode lokasi RHK (lihat Tabel 2).

**Tabel 2**  
**Lokasi Ruang Henti Kendaraan**

| Kode lokasi ruang henti kendaraan | Keterangan                         |
|-----------------------------------|------------------------------------|
| <b>Simpangan Terminal Cilacap</b> |                                    |
| T-1                               | Kaki Utara (Jalan Gatot Subroto)   |
| T-2                               | Kaki Selatan (Jalan Gatot Subroto) |
| T-3                               | Kaki Timur (Jalan Kalimantan)      |
| T-4                               | Kaki Barat (Jalan Flores)          |
| <b>Simpangan CPM Cilacap</b>      |                                    |
| C-1                               | Kaki Utara (S.parman)              |
| C-2                               | Kaki Timur (Jalan Jend.Sudirman)   |
| C-3                               | Kaki Barat (Jalan Jend.Sudirman)   |

Penelitian dalam pengembangan ruang henti kendaraan yang lebih baik dan mempertimbangkan faktor psikologi warna. Untuk memperjelas alur penelitian ini dapat dilihat pada Gambar 1. Penelitian ini mempertimbangkan faktor psikologi warna dalam desain ruang henti kendaraan dan tidak mempertimbangkan faktor lain seperti tata letak, ukuran, dan fasilitas pendukung lainnya. Penelitian ini dilakukan dalam jangka waktu tertentu dan tidak mempertimbangkan perubahan persepsi dan perilaku pengguna jalan seiring waktu.

**Gambar 1**  
**Diagram Alir Penelitian**



## Hasil dan Pembahasan

**Tabel 3**  
**Data Kondisi Eksisting Simpang**

| <b>Kode Lokasi Ruang Henti Kendaraan</b> | <b>Sepeda Motor</b> | <b>Selain Sepeda Motor</b> |
|--|---------------------|----------------------------|
| T-1                                      | 71%                 | 29%                        |
| T-2                                      | 70%                 | 30%                        |
| T-3                                      | 77%                 | 23%                        |
| T-4                                      | 81%                 | 19%                        |
| C-1                                      | 83%                 | 17%                        |
| C-2                                      | 77%                 | 23%                        |
| C-3                                      | 78%                 | 22%                        |

Data ini diperoleh langsung dilapangan berupa data kondisi eksisting simpang melalui survei. Survei diambil pada saat sepi sehingga kondisi lalu lintas tidak terganggu. Simpang yang diambil pada penelitian ini yaitu terdapat 2 simpang yaitu pada simpang terminal cilacap dan simpang CPM Kabupaten Cilacap.

**Gambar 2**  
**Simpang Terminal Cilacap dan Simpang CPM Kabupaten Cilacap**



RHK berhasil pada simpang terminal Cilacap kaki barat (jalan flores) dan simpang CMP kaki timur (jalan jend. sudirman), RHK cukup berhasil simpang terminal Cilacap kaki timur (jalan kalimantan) dan tidak berhasil pada kaki simpang yang lainnya. penggunaan warna ruang henti kendaraan pada simpang terminal dan CPM Cilacap menggunakan perpaduan tiga warna, yaitu putih merah dan hitam (Lihat Gambar 2) dalam persepsi pengendara kombinasi tiga warna ini masih menandakan adanya kebebasan (putih), keberanian (merah) dan ke (hitam). Hal ini membuktikan perilaku pengendara kendaraan masih terdapat pelanggaran (lihat Gambar 3).

**Gambar 3**  
**Perilaku Pengendara Kendaraan**



Pada gambar 2 terdapat tiga warna yang ada di ruang henti kendaraan, pertama warna hitam yang berada di tengah persegi menurut teori psikologi mengartikan menakutkan, ke dua warna merah mengartikan kekuatan/tegas dan yang ketiga adalah putih mengartikan kebebasan dan keterbukaan. Dari kombinasi ketiga warna yang diterapkan pada ruang henti kendaraan melambangkan sikap takut, tegas dan kebebasan sehingga mengakibatkan kecenderungan orang bingung dan dapat melanggar aturan karena masih ada kebebasan dari penerapan warna pada ruang henti kendaraan. sebagai contoh dapat dilihat pada gambar 3. berikut merupakan pelanggaran yang terjadi pada simpang terminal cilacap. Pada gambar 3 terlihat kendaraan roda empat yang menempati ruang henti kendaraan yang seharusnya diisi atau ditempati oleh kendaraan roda dua. hal ini dimungkinkan karena masih adanya arti warna yang melambangkan kebebasan sehingga pengendara melanggar aturan penggunaan ruang henti kendaraan yang seharusnya diterapkan. maka perlu adanya penanganan terkait pelanggaran yang terjadi terutama pada ruang henti kendaraan yang masih menggunakan kombinasi beberapa warna.

**Gambar 4**  
**Kondisi Ruang Henti Kendaraan Pada Simpang CMP cilacap**



Pada gambar 4, merupakan kondisi ruang henti kendaraan pada simpang CMP cilacap. sama halnya dengan simpang terminal ada tiga kombinasi warna yang diterapkan yaitu hitam, merah dan putih yang memiliki arti ketakutan, tegas dan kebebasan. Penggunaan warna pada ruang henti kendaraan seperti ini yang membuat bingung pengendara sehingga pelanggaran yang dilakukan masih ditemukan.

**Gambar 5**  
**Pelanggaran di Simpang CMP**



Untuk pelanggaran di simpang CMP dapat di lihat pada gambar 5. Pada gambar 5 dapat dilihat ada kendaraan roda dua yang tidak berhenti pada ruang henti kendaraan yang sudah disiapkan. kendaraan malah berhenti di zebra cross yang seharusnya diperuntukan untuk penyeberang jalan. Perilaku seperti yang dijelaskan sebelumnya menggambarkan bahwa masih adanya pelanggaran yang terjadi pada ruang henti kendaraan yang mengkombinasikan tiga warna.

Berdasarkan analisis dari pembahasan diatas didapatkan hasil bahwa perlu adanya perbaikan marka ruang henti khusus sesuai dengan aturan dan kondisi lapangan guna mengurangi terjadinya pelanggaran dan tundaan di belakang marka ruang henti khusus yang dikarenakan desain ruang henti kendaraan dan dimensi ruang henti khusus yang terlalu luas dengan ukuran yang kurang disesuaikan dengan kondisi lapangan.

Berikut merupakan usulan ukuran ruang henti khusus sesuai dengan aturan dan kondisi lapangan yaitu volume lalu lintas.

**Tabel 4**  
**Usulan Ukuran Ruang Henti Khusus**

| <b>Kriteria</b>                        | <b>T-1</b>        | <b>T-2</b>        | <b>T-3</b>       | <b>T-4</b>         | <b>C-1</b>        | <b>C-2</b>          | <b>C-3</b>                 |
|--|-------------------|-------------------|------------------|--------------------|-------------------|---------------------|----------------------------|
| Luas RHK minimal 56 meter <sup>2</sup> | 165<br>meter<br>2 | 105<br>meter<br>2 | 60<br>meter<br>2 | 47,5<br>meter<br>2 | 120<br>meter<br>2 | 112,5<br>meter<br>2 | 52,5<br>meter <sup>2</sup> |

|   |     |     |     |     |     |       |       |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-------|-------|
| Persimpangan yang memiliki minimum dua lajur pada pendekat simpang      | 2   | 2   | 1   | 1   | 2   | 1     | 1     |
| Kedua lajur pendekat tersebut bukan merupakan lajur belok kiri langsung | YA  | YA  | YA  | YA  | YA  | YA    | TIDAK |
| Lebar lajur pendekat simpang disyaratkan 3,5 meter pada pendekat        | 7 m | 7 m | 4 m | 5 m | 8 m | 7,5 m | 7,5 m |

**Tabel 5**  
**Usulan Ukuran Ruang Henti Khusus**

| <b>Kriteria</b>           | <b>T-1</b>          | <b>T-2</b>          | <b>T-3</b>         | <b>T-4</b>   | <b>C-1</b>          | <b>C-2</b>   | <b>C-3</b>          |
|---------------------------|---------------------|---------------------|--------------------|--------------|---------------------|--------------|---------------------|
| Kapasitas RHK             | 110 motor           | 70 motor            | 40 motor           | 32 motor     | 80 motor            | 35 motor     | 75 motor            |
| Rata rata motor dalam RHK | 42                  | 40                  | 27                 | 26           | 30                  | 28           | 23                  |
| Prosentase Keterisian     | 38%                 | 57%                 | 67%                | 81%          | 39%                 | 80%          | 30%                 |
| Prosentase pelanggaran    | 12%                 | 17,50%              | 26%                | 31%          | 17%                 | 32%          | 26%                 |
| Kategori penilaian        | RHK kurang berhasil | RHK kurang berhasil | RHK cukup berhasil | RHK berhasil | RHK kurang berhasil | RHK berhasil | RHK kurang berhasil |

**Tabel 6**  
**Usulan Ukuran Ruang Henti Khusus**

| <b>Kriteria</b>                        | <b>T-1</b>                 | <b>T-2</b>                 | <b>T-3</b>            | <b>T-4</b>              | <b>C-1</b>                 | <b>C-2</b>               | <b>C-3</b>              |
|--|----------------------------|----------------------------|-----------------------|-------------------------|----------------------------|--------------------------|-------------------------|
| Luas RHK minimal 56 meter <sup>2</sup> | 165 meter <sup>2</sup>     | 105 meter <sup>2</sup>     | 60 meter <sup>2</sup> | 47,5 meter <sup>2</sup> | 120 meter <sup>2</sup>     | 112,5 meter <sup>2</sup> | 52,5 meter <sup>2</sup> |
| Volume Lalu lintas                     | 541 smp/ja<br>m            | 744 smp/ja<br>m            | 336 smp/ja<br>m       | 294 smp/ja<br>m         | 458 smp/ja<br>m            | 311 smp/ja<br>m          | 313,4 smp/ja<br>m       |
| Rata-rata keterisian RHK               | 42                         | 40                         | 27                    | 26                      | 30                         | 28                       | 23                      |
| Ukuran usulan RHK                      | 63 - 80 meter <sup>2</sup> | 56 - 70 meter <sup>2</sup> | 56 meter <sup>2</sup> | 56 meter <sup>2</sup>   | 56 - 63 meter <sup>2</sup> | 56 meter <sup>2</sup>    | 56 meter <sup>2</sup>   |

### **Kesimpulan**

Warna ruang henti kendaraan berpengaruh signifikan terhadap persepsi dan perilaku pengendara kendaraan. Warna yang digunakan pada ruang henti kendaraan mempengaruhi persepsi pengendara kendaraan terhadap keamanan dan kenyamanan, serta berdampak pada perilaku pengendara kendaraan seperti kecepatan, parkir yang aman, dan kedisiplinan lalu lintas. Oleh karena itu, disarankan bagi pihak yang berwenang untuk memperhatikan pemilihan warna pada ruang henti kendaraan untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan berkendara di wilayah Cilacap.

## BIBLIOGRAFI

- Chou, Y.-C., Sun, C.-C., & Yen, H.-Y. (2012). Evaluating the criteria for human resource for science and technology (HRST) based on an integrated fuzzy AHP and fuzzy DEMATEL approach. *Applied Soft Computing*, 12(1), 64–71.
- KALLIOĞLU, M. A., Ercan, U., KARAKAYA, H., & DURMUŞ, A. (2017). Adıyaman İlinde Yatay Düzleme Gelen Global Güneş Işınım Değerlerinin Ampirik Modeller ile Geliştirilmesi. *Fırat Üniversitesi Mühendislik Bilimleri Dergisi*, 29(1), 151–159.
- Laczniak, G. R., & Murphy, P. E. (2006). Normative perspectives for ethical and socially responsible marketing. *Journal of Macromarketing*, 26(2), 154–177.
- Langgeng, D. Y., & Widiana, H. S. (2013). Pengaruh Warna Cangkir Terhadap Persepsi Cita Rasa Teh. *EMPATHY, Jurnal Fakultas Psikologi*, 1(2).
- Masri, S., & Effendi, S. (1989). Metode penelitian survey. *Jakarta: Lp3es*.
- Merenda, C., Smith, M., Gabbard, J., Burnett, G., & Large, D. (2016). Effects of real-world backgrounds on user interface color naming and matching in automotive AR HUDs. *2016 IEEE VR 2016 Workshop on Perceptual and Cognitive Issues in AR (PERCAR)*, 1–6.
- Meutia, W., & Putri, S. U. (2021). Persepsi Pejalan Kaki Terhadap Fasilitas Penyebrangan. *Jurnal Artesis*, 1(1), 15–22.
- Reinhard, M.-A., Greifeneder, R., & Scharmach, M. (2013). Unconscious processes improve lie detection. *Journal of Personality and Social Psychology*, 105(5), 721.
- Sugiyanto, G., & Santi, M. Y. (2015). Karakteristik kecelakaan lalu lintas dan pendidikan keselamatan berlalulintas sejak usia dini: studi kasus di Kabupaten Purbalingga. *Semesta Teknika*, 18(1), 65–75.
- Sutandi, A. C. (2015). Pentingnya Transportasi Umum untuk Kepentingan Publik. *Jurnal Administrasi Publik*, 12(1).
- Valentine, K., & Widodo, A. (2014). Pengaruh Store Atmosphere Terhadap Keputusan Pembelian Pada Dakken Coffee & Steak Bandung. *EProceedings of Management*, 1(3).
- Zuhrianto, F. A. (2022). *Efektivitas Ruang Henti Khusus Kendaraan Sepeda Motor di Kabupaten Cilacap*. Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan.

---

**Copyright holder:**

Ahmad Basuki, Suprpto Hadi, Siti Shofiah, Farhan Afif Zuhrianto, Brasie Pradana Sela Bunga Riska Ayu (2023)

**First publication right:**  
Syntax Literate: Jurnal Ilmiah Indonesia

**This article is licensed under:**

