

Evaluasi Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Pada Simpang Tiga di Kota Jambi

Sahera^{1*}, Ermadani², dan Fetty Febriasti Bahar³

Mahasiswa Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Sains Dan Teknologi, Universitas Jambi¹

Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Sains Dan Teknologi, Universitas Jambi²

Dosen Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Sains Dan Teknologi, Universitas Jambi³

*Correspondence email: saherahermanto28@gmail.com

Abstrak. Ruang henti khusus (RHK) sepeda motor ialah ruangan yang disediakan pada ujung mulut persimpangan hanya dikhususkan untuk sepeda motor pada saat lampu merah menyala. Di Kota Jambi hampir di setiap persimpangan telah diterapkan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor. Menurut pandangan dari masyarakat Kota Jambi RHK di persimpangan tersebut masih belum bisa digunakan sesuai fungsinya dikarenakan masih ada masyarakat yang tidak mengetahui apa fungsi dari RHK tersebut. Untuk meninjau hal tersebut penulis melakukan penelitian evaluasi penerapan RHK pada persimpangan bersinyal Simpang Tiga di Kota Jambi. Berdasarkan Hasil Penelitian Untuk dapat diketahui bahwa presentase tingkat keterisian RHK persimpangan simpang 3 Kota Jambi dari 13 simpang yang memiliki 36 pendekatan yang memiliki RHK hanya beberapa simpang yang dikatakan berhasil dengan persentase $\geq 80\%$ yaitu ada 8 pendekatan simpang, yang dikatakan cukup berhasil dengan persentase 60%-79% ada 12 pendekatan simpang, sedangkan yang tergolong kurang berhasil diterapkan dengan persentase $< 60\%$ ada 13 pendekatan simpang yang ada di Kota Jambi. Untuk penempatan RHK dilihat dari kondisi lalu lintas ada di persimpangan simpang 3 di Kota Jambi ada 9 simpang dengan 14 pendekatan yang sesuai dengan persyaratan geometrik persimpangan dan ada 13 simpang dengan 29 pendekatan yang memenuhi persyaratan kondisi lalu lintas sesuai dengan pedoman RHK 2015.

Kata Kunci: Ruang Henti Khusus (RHK), Simpang Tiga, Tingkat Keberhasilan, Tingkat Pelanggaran

Abstract. A special stopping room (SSR) for motorcycles it is a space provided at the end of the mouth of an intersection that is only reserved for motorcycles when the red light is on. In Jambi City, at almost every intersection, a special stopping room (SSR) for motorcycles has been implemented. According to the views of the people of Jambi City, the SSR at the intersection still cannot be used according to its function because there are still people who do not know what the function of the SSR is. To review this, the authors conducted an evaluation study of the application of SSR at the intersection of three signalized intersection in Jambi City. Based on the results of the study, it can be seen that the percentage of the SSR occupancy rate at the Jambi City 3 intersection of 13 intersections that have 36 approaches that have SSR only a few intersections are said to be successful with a percentage of 80% is there are 7 intersection approaches, which are said to be quite successful with a percentage of 60 %-79% there are 11 intersection approaches, while those that are classified as less successful are implemented with a percentage of $< 60\%$ there are 15 intersection approaches in Jambi City. For the placement of SSR, judging from the traffic conditions, there are 9 intersections with 14 approaches that match the geometric requirements of the intersection and there are 13 intersections with 29 approaches that meet the requirements of traffic conditions according to the 2015 SSR guidelines.

Keywords: Special stopping Room (SSR), intersection of three, Success Rate, Violation Rate.

PENDAHULUAN

Menurut Amelia (2016) implementasi RHK telah dilakukan Puslitbang Jalan dan Jembatan pada tahun 2007 sampai dengan tahun 2011. Pada kurun waktu tersebut RHK diimplementasikan di 5 kota besar di Indonesia yaitu Denpasar, Bandung, Bekasi, Bogor dan Tangerang. Hasil yang diperoleh dari implementasi tersebut diperoleh gambaran bahwa RHK sepeda motor berdampak signifikan terhadap penurunan konflik dan peningkatan arus kendaraan yang masuk persimpangan tersebut. Melihat kemajuan tersebut dari peraturan RHK Dinas Perhubungan dan Polresta Kota Jambi bekerja sama dengan Direktorat Lalu Lintas Polda Kota Jambi untuk menerapkan peraturan yang sama di Kota Jambi.

Di Kota Jambi hampir di setiap persimpangan telah diterapkan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor. Menurut pandangan dari masyarakat kota Jambi RHK di persimpangan tersebut masih belum bisa digunakan sesuai fungsinya dikarenakan masih ada masyarakat yang tidak mengetahui apa fungsi dari RHK tersebut. Contohnya pada salah satu persimpangan di Kota Jambi masih ada mobil yang berhenti pada Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor di persimpangan, yang seharusnya dikhususkan untuk sepeda motor. Faktor terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan masyarakat disebabkan oleh faktor tidak disiplinnya, faktor ketidakpahaman serta faktor kelalaian.

Menurut Sari *et al.* (2017) berdasarkan hasil penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa efektifitas ruang henti khusus dalam menciptakan tertib lalu lintas di Kota Bandar Lampung cenderung kurang berhasil diterapkan. Berdasarkan penjelasan dari penelitian terdahulu tersebut penggunaan RHK kurang berhasil diterapkan serta belum digunakan secara baik oleh masyarakat pengguna kendaraan roda dua. Untuk meninjau hal tersebut

penulis melakukan penelitian di persimpangan bersinyal di Kota Jambi. Untuk mengevaluasi penerapan RHK di Kota Jambi yang diharapkan sudah digunakan secara baik dan benar terutama untuk masyarakat pengguna kendaraan roda dua agar RHK bisa berfungsi dengan baik dan bisa mencegah kemacetan di lalu lintas serta mengurangi kecelakaan di mulut persimpangan tersebut.

Dengan melihat latar belakang sebagaimana yang telah dijelaskan maka rumusan masalah pada penelitian ini yaitu bagaimana penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilihat dari tingkat keberhasilan RHK dan mengidentifikasi kesesuaian penempatan Ruang Henti Khusus (RHK) disuatu persimpangan simpang tiga di Kota Jambi.

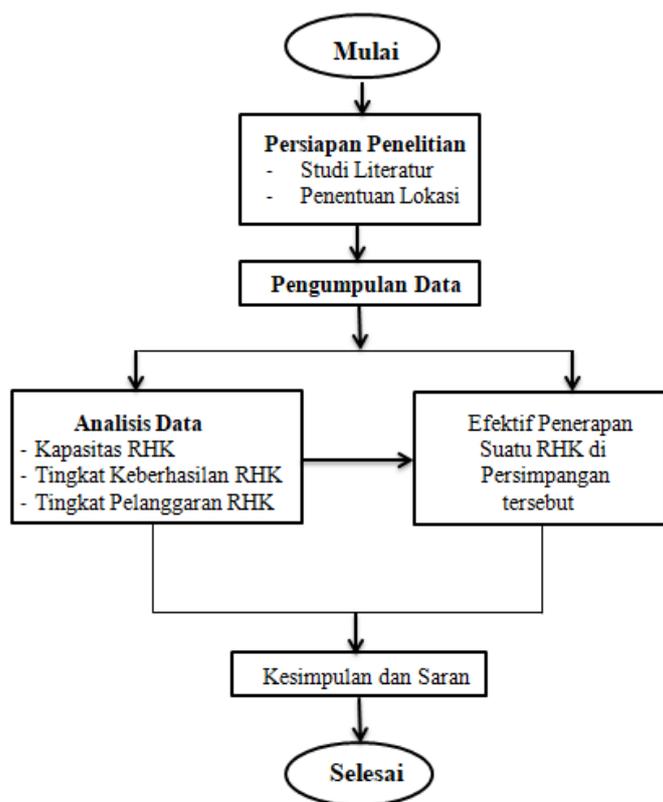
Berhubung dengan rumusan masalah yang telah dijelaskan, maka tujuan dari penelitian ini yaitu mengetahui penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dilihat dari tingkat keberhasilan RHK dan mengetahui kesesuaian penempatan Ruang Henti Khusus (RHK) disuatu persimpangan simpang tiga di Kota Jambi.

METODE PENELITIAN

Dalam penelitian ini proses pengumpulan data dilakukan dengan metode survei. Menurut (Siyoto dan Sodik, 2015) metode survei yaitu dengan mengadakan pengamatan langsung kondisi eksisting di lapangan. Data yang diperoleh dalam kegiatan survei ini adalah data primer. Data ini berupa informasi mengenai geometri simpang, karakteristik RHK, tingkat pelanggaran RHK dan tingkat pelanggaran RHK.

Penelitian berlangsung 3 (tiga) hari dalam 1 minggu yaitu hari Rabu, Sabtu, dan Minggu. Penelitian dilaksanakan pada jam puncak, untuk menentukan jam puncak diambil dari jam puncak pada umumnya yaitu pukul 07.00 – 09.00 WIB untuk waktu pagi, 12.00 -14.00 WIB untuk waktu siang, dan 16.00-18.00 WIB untuk waktu sore. Lokasi penelitian persimpangan bersinyal simpang 3 di Kota Jambi yang menggunakan RHK sepeda motor.

Lokasi penelitian persimpangan bersinyal simpang 3 di Kota Jambi yang menggunakan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor. Ada 13 persimpangan bersinyal simpang 3 di Kota Jambi yang menggunakan RHK yaitu Simpang Rimbo, Simpang Telanai, Simpang Mayang, Simpang Sungai Kambang, Simpang Telkom Sipin, Simpang Masjid Agung, Simpang O’dua Weston, Simpang Hotel BW Luxury, Simpang Tugu Adipura, Simpang Xaverius, Simpang Kota Baru, Simpang Kawat Dan Simpang Stikba.



Analisis Data

Tingkat Keberhasilan RHK

1. Kapasitas RHK

$$C = \frac{A}{D} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan:

- C = Kapasitas RHK (unit)
- A = Luas RHK
- D = Dimensi satu sepeda motor sebesar 1,5 m²

2. Tingkat keterisian RHK

$$DC = \frac{R}{C} \times 100 \dots \dots \dots (2)$$

Keterangan:

- DC = Degree of Capacity/ tingkat keterisian RHK (%)
- R = Rata-rata jumlah sepeda motor yang ada di dalam RHK (unit)
- C = Capacity/ Kapasitas RHK (unit)

Tabel 1. Tingkat Keterisian area RHK

Tingkat keterisian RHK terhadap kapasitas	Kategori Penilaian
≥ 80%	RHK berhasil diterapkan
60% - 79%	RHK cukup berhasil diterapkan
< 60%	RHK kurang berhasil diterapkan

Sumber: Departemen Pekerjaan Umum (2012)

3. Tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor

$$DC_m = \frac{P_m}{P} \times 100 \dots \dots \dots (3)$$

Keterangan:

- DC_m = Degree Capacity of Motorcycle/tingkat keterisian RHK hanya sepeda motor (%)
- P_m = Phase of motorcycle/ jumlah fase yang dimana hanya terdapat sepeda motor tanpa kendaraan lain (unit)
- P = Phase/ Jumlah seluruh fase

4. Tingkat Pelanggaran RHK

$$RTP = \frac{JP}{JT} \times 100 \dots \dots \dots (4)$$

Keterangan:

- RTP = Rata-rata tingkat pelanggaran motor (%)
- JP = Jumlah sepeda motor yang melanggar marka melintang garis henti selama 2 jam (unit)
- JT = Jumlah keseluruhan sepeda motor yang berhenti pada kotak RHK (unit)

5. Jumlah fase sepeda motor yang tidak tertampung:

$$TP = \frac{JF}{TF} \times 100 \dots \dots \dots (5)$$

Keterangan:

- TP = Tingkat pelanggaran (%)
- JF = Jumlah fase sepeda motor tidak tertampung pada RHK selama 2 jam (fase)
- TF = Jumlah keseluruhan fase sepeda motor selama 2 jam (fase)

HASIL DAN PEMBAHASAN

Tingkat Keberhasilan (Ruang Henti Khusus) RHK

Tabel 2. Kelompok 1 persimpangan Simpang 3 kota jambi

Kelompok 1 tidak ada RHK	Rata-rata tingkat pelanggaran
Jln. Kolonel Abunjani (dari arah tugu juang)	21%
Jln. Kolonel Abunjani (dari arah Sipin)	11%
Jln. Makalam (dari Makalam)	7%
Jln. Gatot Subroto (dari arah pasar)	13%
Jln. Lintas Sumatra (dari arah pal 10)	3%
Jln. Pangeran Hidayat (dari arah simpang kawat)	2%

Sumber: Data Olahan (2021)

Pada pendekatan simpang tersebut pengguna sepeda motor banyak yang berhenti di depan garis marka dan memutar pulau jalan dikarenakan pengguna sepeda motor tidak mematuhi aturan lalu lintas untuk memutar arah jadi pengguna tersebut memutar di pulau jalan di mulut persimpangan tersebut.

Tabel 3. Kelompok 2 persimpangan Simpang 3 Kota Jambi

Kelompok 2 kapasitas RHK >40	Rata-rata tingkat pelanggaran	Tingkat Keberhasilan RHK
Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah jamtos)	28%	Kurang
Jln. Jendral Sudirman (dari arah Stikom)	0,2%	Kurang

Sumber: Data Olahan (2021)

Pada Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah jamtos) mempunyai nilai rata-rata tingkat pelanggaran yaitu sebesar 28% dikarenakan pada pendekatan simpang tersebut terdapat mall jamtos (Jambi Townsquare) sehingga pengguna sepeda motor lebih banyak memilih jalan pintas dengan cara memutar pulau jalan untuk menuju mall jamtos lebih cepat. Sedangkan tingkat keberhasilan RHK dikatakan kurang berhasil dikarenakan tingkat keterisian RHK paling tinggi pada jam puncak sebesar 33%, Berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum (2012). Pada Jln. Jendral Sudirman (dari arah Stikom) salah satu pendekatan yang mempunyai RHK yang full. Untuk tingkat keberhasilan RHK pada pendekatan ini dikatakan kurang berhasil diterapkan dikarenakan tingkat keterisian RHK paling tinggi pada jam puncak sebesar 49%, maka tingkat keberhasilan RHK sesuai dengan Departemen Pekerjaan Umum (2012) jika <60% maka dikatakan kurang berhasil diterapkan.

Tabel 4. Kelompok 3 persimpangan Simpang 3 Kota Jambi

Kelompok 3 kapasitas RHK 30-35	Rata-rata tingkat pelanggaran	Tingkat Keberhasilan RHK
Jln. Lingkar Barat (arah RM. Cempaka)	10,2%	Kurang
Jln. Kapten Pattimura (depan pom bensin)	10,2%	Cukup
Jln. Lintas Sumatra (dari arah simpang rimbo)	16,4%	Cukup
Jln. Lintas Sumatra (dari arah nusa indah)	5,4%	Kurang
Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah tugu juang)	4,7%	Berhasil
Jln. Pangeran Hidayat (dari arah Kobar)	10%	Kurang

Sumber: Data Olahan (2021)

Pada pendekatan simpang Jln Lingkar barat (arah RM. Cempaka) perilaku pengguna sepeda motor sangat melanggar lalu lintas seperti pada saat lampu merah menyala pengguna mencari tempat teduh yaitu di depan garis marka untuk berhenti di pendekatan simpang tersebut sehingga RHK yang ada tidak terisi penuh. Sedangkan tingkat keberhasilan RHK dilihat dari tingkat keterisian RHK pada jam puncak sebesar 32%, Jln. Lintas Sumatra (dari arah nusa indah) paling tinggi pada jam puncak yaitu sebesar 33%, pada Jln. Pangeran Hidayat (dari arah Kobar) pada jam puncak sebesar 34%, sehingga dikatakan kurang berhasil.

Pada Jln. Kapten Pattimura (depan pom bensin) dan Jln. Lintas Sumatra (dari arah simpang rimbo) tingkat keterisian pada jam sibuk paling tinggi pada jam puncak yaitu sebesar 73%, sehingga tingkat keberhasilan RHK pada pendekatan ini dikatakan cukup berhasil diterapkan. Sedangkan Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah tugu juang) tingkat keterisian RHK paling tinggi pada jam sibuk sebesar 84%, dikatakan berhasil diterapkan dikarenakan tingkat keberhasilan RHK sesuai dengan Departemen Pekerjaan Umum (2012). Tetapi pada pendekatan simpang ini banyak sepeda motor yang tidak tertampung terutama pada jam sibuk di sore hari, sehingga terjadi kemacetan yang panjang pada jalan ini.

Tabel 5. Tingkat Keberhasilan RHK dan Pelanggaran Kelompok 6

Kelompok 6 kapasitas RHK 16-19	Rata-rata tingkat pelanggaran	Tingkat Keberhasilan RHK
Jln. Arief Rahman Hakim (dari arah telanai)	6,8%	Cukup
Jln.SumantriBojonegoro (depan rumah dinas)	4,6%	Kurang
Jln. Sultan Agung (dari arah sipin)	27,6%	Berhasil

Sumber: Data Olahan (2021)

Pada Tabel 5. terdapat 3 pendekatan simpang yang memiliki kapasitas RHK sekitar 16-19. Untuk nilai tingkat keterisian pada pendekatan simpang Jln. Arief Rahman Hakim (dari arah telanai) pada jam sibuk sebesar 75% sehingga tingkat keberhasilan RHK pada pendekatan ini dikatakan cukup berhasil diterapkan dikarenakan tingkat keberhasilan RHK sesuai dengan Departemen Pekerjaan Umum (2012) jika 60%-79% dikatakan cukup berhasil diterapkan. Hal ini terjadi karena volume kendaraan pada simpang tersebut cukup tinggi sehingga kendaraan bermotor yang berhenti di kotak RHK dan kendaraan yang melanggar hampir sama besar. Sedangkan pada pendekatan simpang Jln. Sumantri Bojonegoro (depan rumah dinas) nilai tingkat keterisian RHK paling tinggi sebesar 30% sehingga dapat dikatakan kurang berhasil diterapkan berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum (2012) jika <60% dikatakan kurang berhasil diterapkan. Hal ini terjadi karena volume sepeda motor pada jam sibuk pagi, siang dan sore di Jln. Sumantri Bojonegoro (depan rumah dinas) tidak terlalu tinggi, sehingga RHK yang ada tidak terisi penuh.

Pada Jln. Sultan Agung (dari arah sipin) pada jam sibuk sebesar 82%. Sehingga tingkat keberhasilan RHK pada pendekatan ini dikatakan berhasil diterapkan dikarenakan tingkat keberhasilan RHK sesuai dengan Departemen

Pekerjaan Umum (2012) jika >80% dikatakan berhasil diterapkan. Hal ini dikarenakan pada pendekatan ini volume kendaraan bermotor bisa dikatakan cukup rendah dan juga RHK yang ada di pendekatan ini luasnya tidak terlalu besar.



Gambar 2. Kondisi volume kendaraan bermotor di Jln. Sultan Agung (dari arah sipin)

Dari penjelasan diatas setelah di kelompokkan berdasarkan karakteristik jalan sehingga memiliki kapasitas RHK yang hampir sama, tetapi tingkat keberhasilan RHK dan tingkat keterisian RHK berbeda di setiap pendekatan simpang. Hal ini dikarenakan volume kendaraan bermotor yang berbeda di setiap pendekatan simpang tersebut serta perilaku pengguna sepeda motorpun berbeda-beda. Hal ini sejalan dengan Nainggolan *et al.* 2018 Walaupun di dalam persimpangan yang sama tetapi tingkat keberhasilan RHK pada pendekatan simpang berbeda.

Persyaratan Penempatan RHK

Berdasarkan Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 52/SE/M/2015 Tentang Pedoman Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor pada Simpang Bersinyal di Kawasan Perkotaan adapun persyaratan dijelaskan sebagai berikut:

1. Persyaratan geometrik persimpangan

Untuk persyaratan penempatan RHK pada persimpangan bersinyal adalah sebagai berikut:

- a. Persimpangan yang memiliki minimum dua lajur pada pendekatan simpang. Kedua lajur pendekatan tersebut bukan merupakan lajur belok kiri langsung.
- b. Lebar lajur pendekatan simpang disyaratkan 3,5 meter pada pendekatan simpang tanpa belok kiri langsung. Hal ini dimaksudkan agar terdapat ruang bagi sepeda motor untuk memasuki (Ruang Henti Khusus) RHK.

2. Persyaratan kondisi lalu lintas

Untuk persyaratan penempatan RHK pada persimpangan bersinyal adalah sebagai berikut:

- a. Bila penumpukkan sepeda motor tak beraturan dengan jumlah minimum 30 sepeda motor per nyala lampu merah di pendekatan simpang dua lajur atau minimum 45 sepeda motor per nyala lampu merah di pendekatan simpang tiga lajur.
- b. Untuk pendekatan simpang lebih dari tiga lajur, jumlah penumpukkan sepeda motor secara tak beraturan tersebut menggunakan parameter yang sama, yaitu minimal 15 sepeda motor per lajunya sehingga, jumlah penumpukkan sepeda motor minimal 15 sepeda motor dikali dengan jumlah lajur pada pendekatan persimpangan.

Setelah dilakukan survei di lapangan pada persimpangan bersinyal simpang 3 di Kota Jambi terdapat 13 persimpangan yang memiliki RHK dimana 33 pendekatan simpang memiliki RHK dan ada 6 pendekatan simpang tidak memiliki RHK. Ada beberapa simpang yang tidak sesuai dengan persyaratan yang telah dijelaskan. Untuk persyaratan penempatan RHK (Ruang Henti Khusus) pada simpang Kota Jambi bisa dilihat pada **Tabel 6.** dibawah ini:

Tabel 6. Penempatan RHK Sepeda Motor pada Simpang 3 di Kota Jambi sesuai dengan Pedoman RHK 2015

No	Lokasi Pendekat	Lebar per Lajur (m)	Jumlah Penumpukan	Pedoman RHK, 2015	
				Geometrik Persimpangan	Kondisi Lalu lintas
1	Jln. Lingkar Barat (arah RM.cempaka)	3,4	26	Sesuai	Sesuai
	Jln. Kptn Pattimura (dari telanai)	3,6	32	Sesuai	Sesuai
	Jln. Lintas Sumatra (arah mendalo)	4,6	10	Sesuai	Tidak Sesuai
2	Jln. Lintas Sumatra (dari s.rimbo)	3,9	34	Sesuai	Sesuai
	Jln. Lintas Sumatra (dari nusa indah)	4,05	14	Sesuai	Sesuai
	Jln. Arief Rahman H. (dari telanai)	2,5	18	Tidak Sesuai	Sesuai
3	Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah tugu juang)	3,85	45	Sesuai	Sesuai
	Jln. Kapten A. Bakarudin (dari simpang rimbo)	5,3	12	Sesuai	Tidak Sesuai
	Jln. Ir. H. Juanda (dari arah mayang)	2,4	26	Tidak Sesuai	Sesuai
4	Jln. Kolonel Abunjani (dari arah tugu juang)	1,5	34	Tidak Sesuai	Sesuai

	Jln. Kolonel Abunjani (dari arah Sipin)	1,5	8	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
	Jln. Kol. Amir Hamzah (dari arah kambang)	3	13	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
5	Jln. Kolonel Abunjani (depan telkom sipin)	3,15	21	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Prof. Dr Sri Sudewi Maschun Sopyan (dari arah taman jaksa)	3,85	9	Sesuai	Tidak Sesuai
	Jln. Sumantri Bojonegoro (dgn rumah dinas)	2,8	11	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
6	Jln. SuthanThaha (dari arah pasar)	3,75	28	Sesuai	Sesuai
	Jln. Sultan Agung (dari arah sipin)	3	20	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Slamet Riyadi (dari arah Broni)	3,3	14	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
7	Jln. Makalam (dari Makalam)	2,5	24	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Gatot Subroto (dari arah pasar)	3	12	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
	Jln. Gatot Subroto (dari Jelutung)	3,25	10	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
8	Jln. Soekarno-Hatta (dari arah tugu adipura)	3,3	27	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Jendral Sudirman (arah Stikom)	3,25	28	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Kol Pol M. Thaher (dari arah Freshzone)	2,75	25	Tidak Sesuai	Sesuai
9	Jln. Soekarno-Hatta (dari arah Bandara lama)	3,4	12	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
	Jln. Soekarno-Hatta (arah hotel bw)	3,7	25	Sesuai	Sesuai
	Jln. Dr. Abdul Rachman Saleh (dari arah xaverius)	1,85	21	Tidak Sesuai	Sesuai
10	Jln. H. Adam Malik (dari beringin)	2,8	19	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Dr. Abdul Rachman Saleh (dari T. Adipura)	1,73	24	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Marsda Abdurahman saleh (dari paal merah)	2,3	23	Tidak Sesuai	Sesuai
11	Jln. Jendral Basuki (dari arah Kobar)	3,75	29	Sesuai	Sesuai
	Jln. Lintas Sumatra (dari arah pal 10)	3	29	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Pangeran Hidayat (dari arah simpang kawat)	2,75	22	Tidak Sesuai	Sesuai
12	Jln. Hos. Cokroaminoto (dari arah jamtos)	3,1	22	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Prof. Dr. M. Yamin(arah stikba)	3,6	26	Sesuai	Sesuai
	Jln. Pangeran Hidayat (dari Kobar)	4,4	23	Sesuai	Sesuai
13	Jln. Gajah Mada (dari arah samsat)	3,15	19	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Prof. Dr. Moh Yamin (dari Simpang Pulau)	2,65	21	Tidak Sesuai	Sesuai
	Jln. Prof.Dr.M.Yamin (dari s. kawat)	3.65	29	Sesuai	Sesuai

Sumber: Data Olahan (2021)

Dari Tabel 6 Bisa dilihat jumlah simpang yang memiliki RHK dengan tipe RHK yaitu Kotak yang sesuai dengan Pedoman RHK 2015 untuk persyaratan geometrik persimpangan yaitu terdapat yaitu 9 simpang dengan 14 pendekat sedangkan untuk persyaratan kondisi lalu lintas yang sesuai dengan pedoman RHK 2015 yaitu terdapat 13 simpang dengan 29 pendekat. Berdasarkan Kariyana *et al.* (2020), dari hasil penelitian menyatakan bahwa yang sesuai dengan persyaratan Pedoman RHK 2015 yaitu 14 simpang dengan 13 pendekat yang memenuhi syarat geometrik persimpangan sedangkan untuk syarat kondisi lalu lintas dari keseluruhan simpang yang ada di Kota Denpasar tidak memenuhi kriteria dengan persyaratan yang ada. Dengan hal tersebut dapat dikatakan Persimpangan bersinyal Simpang tiga di Kota Jambi dapat dikatakan lebih baik dari pada persimpangan di Kota Denpasar karena di kota jambi hampir hampir simpang yang memiliki RHK memenuhi persyaratan.

SIMPULAN

1. Untuk dapat diketahui bahwa presentase tingkat keterisian RHK persimpangan simpang 3 di Kota Jambi dari 13 simpang yang memiliki 36 pendekat yang memiliki RHK hanya beberapa simpang yang dikatakan berhasil dengan persentase $\geq 80\%$ yaitu ada 8 pendekat simpang, yang dikatakan cukup berhasil dengan persentase 60%-79% ada 12 pendekat simpang, sedangkan yang tergolong kurang berhasil diterapkan dengan persentase $< 60\%$ ada 13 pendekat simpang yang ada di Kota Jambi. Hal tersebut sesuai dengan tingkat keberhasilan RHK berdasarkan Departemen Pekerjaan Umum (2012), Jadi dapat disimpulkan RHK yang ada di simpang tiga di Kota jambi cukup berhasil diterapkan.
2. Untuk persyaratan penempatan RHK ada 9 simpang dengan 14 pendekat yang sesuai dengan persyaratan geometrik persimpangan berdasarkan Pedoman RHK 2015 dan ada 13 simpang dengan 29 pendekat yang memenuhi persyaratan kondisi lalu lintas yang sesuai dengan pedoman RHK 2015.

DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, S. 2016. Kebijakan Penerapan Ruang Henri Khusus Sepeda Motor. Jurnal Simposium Nasional Teknologi Terapan ISSN 2339-028X
- Departemen Pekerjaan Umum, 2012. Modul Pelatihan Perancangan RHK, Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan – Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan, Bandung.

- Kariyana, M., Sumarda, G. Swarupini. G. P. N. 2020. Inventarisasi dan Evaluasi Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor di Kota Denpasar. Fakultas Teknik Universitas Ngurah Rai (UNR), *Gradien* Vol. 12. No. 2 Oktober 2019.
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. 2015. Surat Edaran Menteri Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat No. 52/SE/M/2015 Tentang Pedoman Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor pada Simpang Bersinyal di Kawasan Perkotaan.
- Nainggolan, J. Purba. A. Sulistyorini. R. 2018. Studi Efektivitas Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Pada Simpang Bersinyal. *JRSDD*, Edisi September 2018, Vol. 6, No. 3, Hal: 259-271, ISSN: 2303-0011
- Sari, P. D., Pitoewas. B. Yanzi. H. 2017. Efektivitas Ruang Henti Khusus Dalam Menciptakan Tertib Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung. Bandar Lampung. UNILA.
- Siyoto. S. dan Sodik. A. M. *Dasar Metodologi Penelitian*. Kediri: Literasi Media Publishing