

## EVALUASI RUANG HENTI KHUSUS (RHK) SEPEDA MOTOR PADA SIMPANG TIGA DI KOTA JAMBI

Sahera<sup>1</sup>, Ermadani<sup>2</sup>, dan Fetty Febriasti Bahar<sup>3</sup>

Program Studi Teknik Sipil Jurusan Teknik Sipil, Kimia dan Lingkungan

Fakultas Sains dan Teknologi Universitas Jambi

Jl. Raya Jambi-Muaro Bulian, Km.15 Mendalo Indah Kode Pos 36361

Email : [saherahermanto28@gmail.com](mailto:saherahermanto28@gmail.com)

### Abstrak

Ruang henti khusus (RHK) sepeda motor adalah RHK sepeda motor secara definisi 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 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 13 pendekat simpang, sedangkan yang tergolong kurang berhasil diterapkan dengan persentase  $< 60\%$  ada 12 pendekat simpang yang ada di Kota Jambi. Untuk penempatan RHK dilihat dari kondisi lalu lintas di persimpangan simpang 3 di Kota Jambi ada 13 simpang dengan 28 pendekat yang sesuai dengan persyaratan kondisi lalu lintas berdasarkan pedoman RHK 2015 dan untuk persyaratan geometrik persimpangan ada 9 simpang dengan 14 pendekat yang sesuai berdasarkan pedoman RHK 2015.

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

### 1. Pendahuluan

#### 1.1 Latar Belakang

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

Intas 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.

## 1.2 Rumusan Masalah

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.

## 1.3 Tujuan Penelitian

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.

## TINJAUAN PUSTAKA

### A. Tingkat Keberhasilan RHK

#### 1. Kapasitas RHK

$$C = \frac{A}{D}$$

Keterangan

C = Kapasitas RHK (unit)

A = Luas RHK

D = Dimensi satu sepeda motor sebesar 1,5 m<sup>2</sup>

#### 2. Tingkat keterisian RHK

$$DC = \frac{R}{C} \times 100$$

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: Balai Teknik Lalu Lintas Dan Lingkungan Jalan, 2012

#### 3. Tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor

$$DC_m = \frac{P_m}{P} \times 100$$

Keterangan:

DC<sub>m</sub> = Degree Capacity of Motorcycle/tingkat keterisian RHK hanya sepeda motor (%)

P<sub>m</sub> = Phase of motorcycle/ jumlah fase yang dimana hanya terdapat sepeda motor tanpa kendaraan lain (unit)

P = Phase/ Jumlah seluruh fase

#### a) Tingkat Pelanggaran RHK

$$RTP = \frac{JP}{JT} \times 100$$

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)

Jumlah fase sepeda motor yang tidak tertampung:

$$TP = \frac{JF}{TF} \times 100$$

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)

#### B. 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

Persyaratan penempatan RHK adalah sebagai berikut:

- a) Persimpangan yang memiliki minimum dua lajur pada pendekat simpang. Kedua lajur pendekat tersebut bukan merupakan lajur belok kiri langsung.
- b) Lebar lajur pendekat simpang disyaratkan 3,5 meter pada pendekat 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

Persyaratan penempatan RHK adalah sebagai berikut:

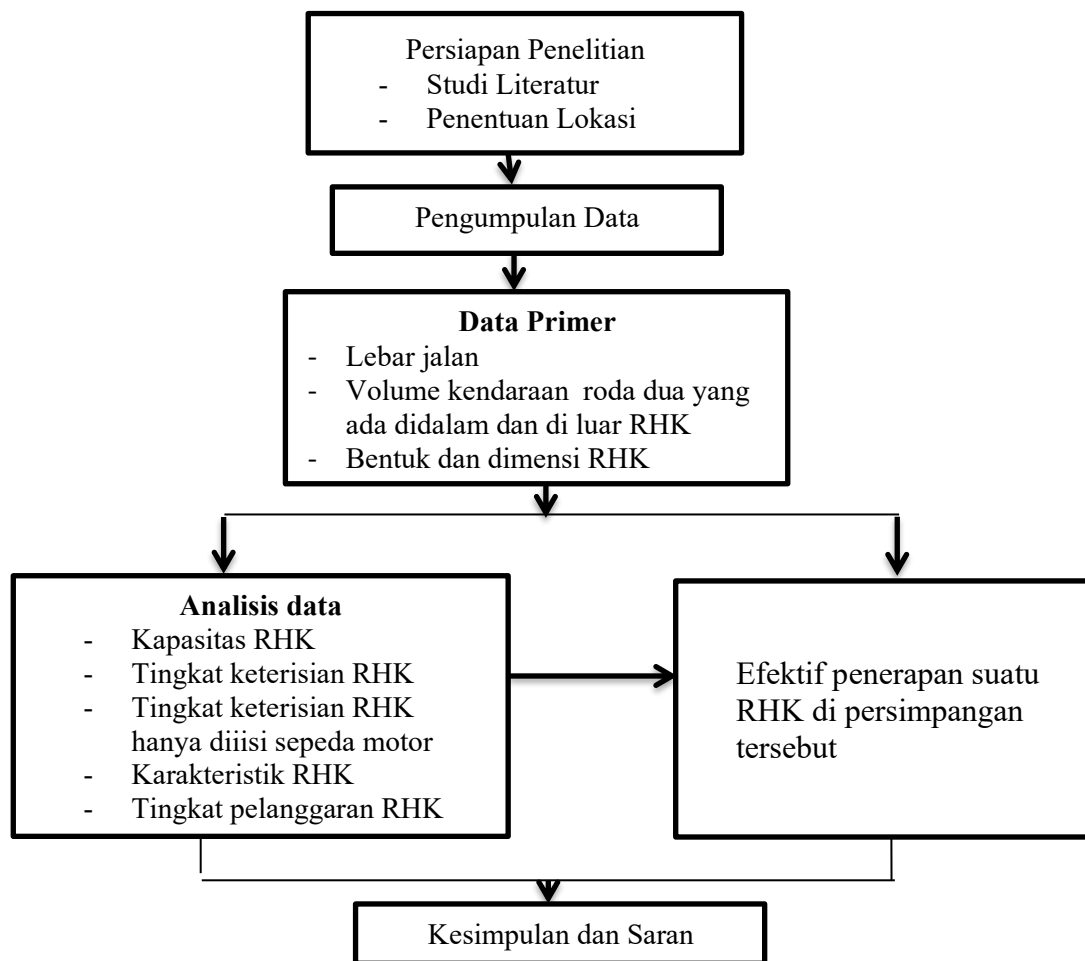
- a) Bila penumpukkan sepeda motor tak beraturan dengan jumlah minimum 30 sepeda motor per nyala lampu merah di pendekat simpang dua lajur atau minimum 45 sepeda motor per nyala lampu merah di pendekat simpang tiga lajur.
- b) Untuk pendekat simpang lebih dari tiga

lajur, jumlah penumpukkan sepeda motor secara tak beraturan tersebut menggunakan parameter yang sama, yaitu minimal 15 sepeda motor per lajurnya sehingga, jumlah penumpukkan sepeda motor minimal 15 sepeda motor dikali dengan jumlah lajur pada pendekat persimpangan.

#### 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. Berikut gambar skema tahapan penelitian pada penelitian ini.



**Gambar 1. Skema Penelitian**

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Tingkat Keberhasilan (Ruang Henti Khusus) RHK

**Tabel 2. Kelompok 1 persimpangan Simpang 3 kota jambi**

| Kelompok 1<br>tidak ada RHK                     | Rata-rata tingkat pelanggaran |
|-------------------------------------------------|-------------------------------|
| Jln. Kolonel Abunjani (dari arah tugu juang)    | 11%                           |
| Jln. Kolonel Abunjani (dari arah Sipin)         | 21%                           |
| 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%                            |

Pada ke enam pendekat ini tidak memiliki RHK jadi yang dilihat adalah tingkat pelanggaran yang terjadi pada pendekat simpang tersebut. Pada pendekat 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 tidak memutar arah jadi pengguna sepeda motor tersebut memutar di pulau jalan di mulut persimpangan agar cepat sampai pada tujuan yang dituju para pengguna sepeda motor.

**Tabel 3. Tingkat keberhasilan RHK dan pelanggaran kelompok 2**

| <b>Kelompok 2<br/>kapasitas RHK &gt;40</b>  | <b>Rata-rata tingkat<br/>pelanggaran</b> | <b>Tingkat<br/>Keberhasilan RHK</b> |
|---------------------------------------------|------------------------------------------|-------------------------------------|
| Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah jamtos) | 28%                                      | Kurang                              |
| Jln. Jendral Sudirman (dari arah Stikom)    | 0,2%                                     | Kurang                              |

Pada Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah jamtos) mempunyai nilai rata-rata tingkat pelanggaran yaitu sebesar 28% dikarenakan pada pendekat 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 pada jam puncak sebesar 33%, Berdasarkan

Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan (2012). Pada Jln. Jendral Sudirman (dari arah Stikom) salah satu pendekat yang mempunyai RHK yang full. Untuk tingkat keberhasilan RHK pada pendekat ini dikatakan kurang berhasil diterapkan dikarenakan tingkat keterisian RHK paling tinggi pada jam puncak sebesar 49%, maka tingkat keberhasilan RHK sesuai dengan Balai Teknik Lalu Lintas Dan Lingkungan Jalan (2012) jika <60% maka dikatakan kurang berhasil diterapkan.

**Tabel 4. Tingkat keberhasilan RHK dan pelanggaran kelompok 3**

| <b>Kelompok 3<br/>kapasitas RHK 30-35</b>       | <b>Rata-rata tingkat<br/>pelanggaran</b> | <b>Tingkat<br/>Keberhasilan<br/>RHK</b> |
|-------------------------------------------------|------------------------------------------|-----------------------------------------|
| 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                                  |

Pada pendekat 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 pendekat simpang tersebut sehingga RHK yang ada tidak terisi penuh. Sedangkan tingkat keberhasilan RHK dilihat dari tingkat keterisian RHK paling tinggi pada jam puncak sebesar 32%, Jln. Lintas Sumatra (dari arah nusa indah) paling tinggi pada jam puncak sebesar 33%, pada Jln. Pangeran Hidayat (dari arah Kobar) paling tinggi 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 sibuk yaitu sebesar 73%, sehingga tingkat keberhasilan RHK pada pendekat ini dikatakan cukup berhasil diterapkan. Sedangkan Jln. Kapten A. Bakarudin (dari arah tugu juang) tingkat keterisian RHK paling tinggi sebesar 84%, dikatakan berhasil diterapkan dikarenakan tingkat keberhasilan RHK sesuai dengan Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan (2012). Tetapi pada pendekat simpang ini banyak sepeda motor yang tidak tertampung terutama pada jam sibuk di sore

hari, sehingga terjadi kemacetan yang panjang pada jalan ini.

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 pendekat simpang.

Hal ini dikarenakan volume kendaraan bermotor yang berbeda di setiap pendekat 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 pendekat simpang berbeda.

**Tabel 5. 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 (dpn 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 Pulai)   | 2,65 | 21 | Tidak Sesuai | Sesuai |
|    | Jln. Prof.Dr.M.Yamin (dari s. kawat)            | 3.65 | 29 | Sesuai       | Sesuai |

Dari **Tabel 5**. 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 13 simpang dengan 36 pendekat sedangkan untuk persyaratan kondisi lalu lintas yang sesuai dengan pedoman RHK 2015 yaitu terdapat 12 simpang dengan 31 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.

## Kesimpulan dan Saran

### Kesimpulan

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 7 pendekat simpang, yang dikatakan cukup berhasil dengan persentase 60%-79% ada 11 pendekat simpang, sedangkan yang tergolong kurang berhasil diterapkan dengan persentase  $< 60\%$  ada 15 pendekat simpang yang ada di Kota Jambi. Hal tersebut sesuai dengan tingkat keberhasilan RHK berdasarkan Teknik Lalu Lintas Dan Lingkungan Jalan (2012), Jadi dapat disimpulkan RHK yang ada di simpang tiga di Kota jambi cukup berhasil diterapkan.
2. Untuk persyaratan penempatan RHK ada 13 simpang dengan 36 pendekat yang sesuai dengan persyaratan geometrik persimpangan dalam Pedoman RHK 2015 dan ada 13 simpang dengan 28 pendekat yang memenuhi persyaratan kondisi lalu lintas berdasarkan pedoman RHK 2015.

### Saran

1. Perlunya sosialisasi mengenai fungsi dan kegunaan RHK, baik itu dari media sosial dan media cetak terhadap masyarakat khususnya pengguna sepeda motor.
2. Perlunya pemerintah Kota Jambi meletakkan rambu-rambu yang mengarah kepada Ruang Henti Khusus agar kendaraan lain tidak berhenti pada kotak RHK.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Amelia, S. 2016. Kebijakan Penerapan Ruang Henti 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