

INVENTARISASI DAN EVALUASI RUANG HENTI KHUSUS (RHK) SEPEDA MOTOR DI KOTA DENPASAR

I Made Kariyana¹⁾, Gede Sumarda²⁾, Ni Putu Gayatri Swarupini³⁾

E-mail : made.kariyana@unr.ac.id¹⁾, gdsumarda@gmail.com²⁾,

niputugayatri@gmail.com³⁾

Prodi Teknik Sipil Universitas Ngurah Rai ^{1,2,3)}

ABSTRAK

Dengan meningkatnya populasi penduduk di Kota Denpasar mengakibatkan bertambahnya jumlah pengendara kendaraan bermotor. Peningkatan kendaraan bermotor terutama sepeda motor akan berpengaruh pada simpang bersinyal, dikarenakan pengguna sepeda motor berusaha menggunakan secara optimal semua ruang yang ada disimpang. Oleh karena itu perlu diwujudkan suatu penanganan terhadap adanya penumpukan sepeda motor di persimpangan, yaitu penyediaan fasilitas Ruang Henti Khusus (RHK). Ruang Henti Khusus (RHK) adalah sebuah ruang yang dikhususkan bagi kendaraan sepeda motor, untuk mengatur tempat antrian sepeda motor dengan kendaraan beroda empat atau lebih pada saat berhenti selama nyala merah di pendekatan simpang bersinyal. Tujuan penelitian ini yaitu untuk menginventarisasi jumlah RHK di Kota Denpasar yang sesuai dengan peraturan PUPR 2015 dan mengetahui efektifitas RHK di Kota Denpasar. Dalam penelitian ini akan dilakukan analisis tingkat keterisian. Dari hasil perhitungan dengan metode tersebut diketahui bahwa jumlah simpang yang sesuai dengan ketentuan PUPR 2015 yaitu 14 simpang dengan 13 pendekatan sedangkan untuk presentase tingkat keterisian RHK Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekatan barat pada jam sibuk pagi dan sore sebesar 62%-65%. Sehingga bisa disimpulkan cukup berhasil diterapkan, untuk Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekatan barat pada jam sibuk siang sebesar 58%. Sehingga bisa disimpulkan kurang berhasil diterapkan, untuk Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekatan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 45%-50%. Sehingga bisa disimpulkan kurang berhasil diterapkan, untuk Simpang Surapati–Melati pada pendekatan barat, utara dan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 22%-43%. Sehingga bisa disimpulkan kurang berhasil diterapkan, sedangkan untuk presentase tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk dan Simpang Surapati–Melati pada pendekatan barat dan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 76%-93%. Sehingga kecil bisa disimpulkan berhasil diterapkan.

Kata kunci : *RHK, Tingkat Keterisian, Simpang.*

1. PENDAHULUAN

Pada saat ini Kota Denpasar merupakan salah satu daerah di Provinsi Bali dengan populasi penduduk yang tinggi. Dengan meningkatnya populasi penduduk di Kota Denpasar mengakibatkan bertambahnya jumlah pengendara kendaraan bermotor. Dengan peningkatan populasi sepeda motor, maka perlu diwujudkan suatu penanganan terhadap fenomena seperti penumpukan sepeda motor di persimpangan, yaitu dengan penyediaan fasilitas lalu lintas bagi pengguna jalan yang rentan (*Vulnerable Road User*) yaitu sepeda motor. Salah satu fasilitas untuk sepeda motor adalah dalam

bentuk penyediaan fasilitas ruang henti kendaraan sepeda motor di persimpangan bersinyal pada kawasan perkotaan (PUPR, 2015).

Ruang Henti Khusus (RHK) adalah sebuah ruang yang dikhususkan bagi kendaraan sepeda motor, untuk mengatur tempat antrian sepeda motor dengan kendaraan beroda empat atau lebih pada saat berhenti selama nyala merah di pendekat simpang bersinyal. (PUPR, 2015).

Beberapa penelitian terdahulu sudah dilakukan terkait RHK oleh Reska Ayu Yuniar M, dkk (2016) melakukan penelitian mengenai efektivitas ruang henti khusus sepeda motor pada simpang bersinyal Di Kota Semarang. Metode penelitian dilakukan dengan cara melakukan simulasi RHK pada tiga buah lengan simpang bersinyal di Kota Semarang yang belum memberlakukan RHK. Hasil dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa Keberadaan RHK belum terlihat optimal penggunaannya untuk ketiga lokasi penelitian. Hal itu dikarenakan kondisi geometri, lebar lajur yang tidak sesuai, keberadaan pulau jalan, dan lajur belok kiri langsung. Pada penelitian Hobert Mangatur M, dkk (2015) melakukan penelitian mengenai tingkat keterisian ruang henti khusus simpang di kota Bandung. Dalam analisis ini menggunakan metode tingkat keterisian RHK. Dari hasil penelitian tersebut diperoleh bahwa tingkat keterisian dari keempat RHK simpang yang menjadi objek penelitian terdapat satu RHK simpang yang kinerjanya masih belum baik. Hal ini dikarenakan tingkat kesadaran pengendara roda empat akan adanya RHK pada simpang ini sangat rendah, sehingga tujuan utama dari dibuatnya RHK tidak terpenuhi sedangkan pada penelitian Suryadi (2018) melakukan penelitian mengenai penerapan ruang henti khusus (RHK) sepeda motor pada persimpangan bersinyal, metode penelitian ini menggunakan metode tingkat keterisian ruang henti khusus sepeda motor. Dari data tingkat keterisian ruang henti khusus diatas, maka ditetapkan bahwa tingkat ketersian ruang henti khusus pendekat barat pada periode pagi kurang berhasil diterapkan, pada periode siang cukup berhasil diterapkan, dan pada periode sore cukup berhasil diterapkan. Untuk pendekat timur pada periode pagi kurang berhasil diterapkan, pada periode siang cukup berhasil diterapkan, dan pada periode sore cukup berhasil diterapkan. Untuk pendekat selatan pada periode pagi cukup berhasil diterapkan, pada periode siang cukup berhasil diterapkan, dan untuk periode sore berhasil diterapkan.

Tentunya kondisi di daerah lain tidak bisa dipakai dasar untuk kondisi di daerah Bali karena di Bali ada beberapa simpang bersinyal menggunakan RHK tetapi tidak semua pendekat simpang yang menggunakan RHK hanya beberapa pendekat simpang yang menggunakan RHK dan menurut observasi awal, ada beberapa tempat yang tidak sesuai dengan peraturan PUPR 2015 maka dari itu penting untuk mengadakan penelitian ini untuk menginventarisasi jumlah RHK di Kota Denpasar yang sesuai dengan peraturan PUPR 2015 dan mengetahui efektifitas RHK di Kota Denpasar.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Ruang Henti Khusus

Ruang henti khusus (RHK) adalah sebuah ruang yang dikhususkan bagi kendaraan sepeda motor, untuk mengatur tempat antrian sepeda motor dengan kendaraan beroda empat atau lebih pada saat berhenti selama nyala merah di pendekat simpang bersinyal (PUPR, 2015).

2.2 Ketentuan Teknik Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor

Ketentuan Teknik Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor kini telah diatur dalam surat edaran menteri pekerjaan umum dan perumahan rakyat nomor 52/SE/M/2015 tentang Pedoman Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor pada Simpang Bersinyal Di Kawasan Perkotaan (PUPR, 2015).

2.3 Persyaratan Geometrik Persimpangan

Penempatan RHK sepeda motor dapat dilakukan pada:

- a. Persimpangan yang memiliki minimum dua lajur pada pendekat simpang dan kedua lajur pendekat tersebut bukan merupakan lajur belok kiri langsung (PUPR, 2015).
- b. Persimpangan yang pada lebar lajur pendekat simpang disyaratkan 3,5 meter pada pendekat simpang tanpa belok kiri langsung (PUPR, 2015).

2.4 Persyaratan Kondisi Lalu Lintas

Persyaratan kondisi lalu lintas untuk penempatan RHK pada persimpangan bersinyal adalah

- a. Bila penumpukan sepeda motor tak beraturan dengan jumlah minimum 30 sepeda motor per fase merah di pendekat simpang dua lajur atau minimum 45 sepeda motor per fase merah di pendekat simpang tiga lajur (PUPR, 2015).
- b. Jumlah penumpukan sepeda motor secara tak beraturan tersebut menggunakan parameter yang sama, yaitu minimal 15 sepeda motor per lajurnya. Sehingga, jumlah penumpukan sepeda motor minimal 15 sepeda motor dikali dengan jumlah lajur pada pendekat persimpangan (PUPR, 2015).

2.5 Sepeda Motor Rencana

Dimensi RHK ditentukan dari dimensi ruang statis sepeda motor, sedangkan ruang statis sepeda motor diperoleh dari dimensi (panjang x lebar) rata-rata sepeda motor rencana (PUPR, 2015).

2.6 Perancangan Tipe RHK

Terdapat dua jenis tipe bentuk dari RHK, yaitu:

- a. RHK Bentuk Tipe Kotak

RHK tipe kotak didesain apabila proporsi sepeda motor disetiap lajurnya relatif sama (PUPR, 2015).

- b. RHK Bentuk Tipe P

RHK tipe P adalah area RHK dengan perpanjangan pada pendekat simpang paling kiri yang

berfungsi untuk menampung banyaknya volume sepeda motor yang bergerak di lajur kiri (PUPR, 2015).

2.7 Kapasitas RHK

Kapasitas RHK dihitung dengan cara dinyatakan dengan rumus :

$$C = \frac{A}{D} \dots\dots\dots(2.1)$$

Keterangan :

- C = Kapasitas RHK (unit)
- A = Luas RHK (m²)
- D = Luas satu sepeda motor rencana

2.8 Tingkat Keterisian Ruang Henti Khusus

Salah satu indikator keberhasilan RHK adalah seberapa tingkat keterisian ruang henti khusus pada saat nyala lampu merah oleh sepeda motor terhadap kapasitas maksimal sepeda motor yang dapat ditampung RHK. Tingkat keterisian RHK dinyatakan dengan rumus :

$$DC = \frac{R}{C} \times 100\% \dots\dots\dots(2.2)$$

Keterangan :

- DC = Tingkat keterisian RHK (%)
- R = Rata-rata jumlah sepeda motor didalam RHK (unit)
- C = Kapasitas RHK (unit)

Klasifikasi tingkat keterisian RHK ditunjuk pada Tabel 1.

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

2.9 Tingkat Keterisian RHK hanya diisi oleh Sepeda Motor

Indikator tingkat keterisian RHK hanya diisi oleh sepeda motor ditunjukkan pada Tabel 2.

Tabel 2. Tingkat Keterisian RHK yang hanya diisi oleh Sepeda Motor

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

Rumus untuk menghitung tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor adalah

$$DCm = \frac{Pm}{Pc} \times 100\% \dots\dots\dots(2.3)$$

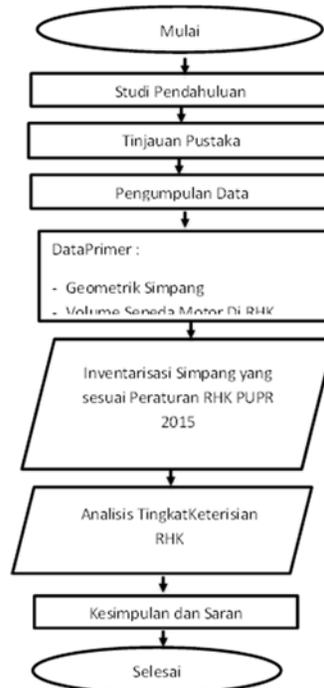
Keterangan :

DCm = Tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor (%)

Pm = Jumlah fase yang dimana hanya terdapat sepeda motor tanpa kendaraan lain (unit)

Pc = Jumlah keseluruhan fase

3. METODELOGI PENELITIAN



Gambar 1. Diagram Alir Penelitian

Studi pendahuluan untuk menentukan ruang lingkup pembahasan dan pembatasan masalah yang akan dibahas, identifikasi data yang dibutuhkan, teknik pengumpulan data, dan waktu efektif untuk melaksanakan survei. Hasil dari studi pendahuluan ini diperoleh informasi yang selanjutnya akan digunakan sebagai acuan pelaksanaan survei lapangan. Studi pendahuluan ini juga didukung oleh studi literatur dari sumber-sumber terkait seperti simpang bersinyal, perencanaan Ruang Henti Khusus (RHK) dan studi tingkat keterisian ruang henti khusus.

Data yang digunakan dalam penelitian ini yaitu data geometrik simpang dan data volume sepeda motor di RHK. Data geometrik simpang meliputi jumlah dan dimensi simpang yang memiliki RHK yang didapatkan dengan survey langsung dilapangan pada saat kondisi sedang tidak ramai. Data volume sepeda motor di RHK pada simpang Nusa Indah – Hayam Wuruk dan Surapati – Melati didapatkan dengan survey langsung dilapangan pada saat jam sibuk pagi, siang dan sore.

Pengolahan dan analisis data pada penelitian ini dimana setiap data dianalisis dan dilakukan kajian secara ilmiah untuk mendapatkan kesimpulan yang menjawab permasalahan yang diajukan. Data penelitian yang kita analisis yaitu Data analisis simpang bersinyal yang ada RHK di Kota Denpasar sesuai dengan peraturan PUPR 2015 dan data analisis Tingkat Keterisian RHK untuk mengetahui efektifitas RHK pada simpang tersebut.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Simpang bersinyal yang ada RHK di Kota Denpasar sesuai dengan peraturan PUPR 2015

Hasil analisis dan evaluasi yang dilakukan dalam penelitian ini diperlihatkan pada Tabel 3.

Tabel 3. Simpang Bersinyal yang ada RHK di Kota Denpasar sesuai dengan peraturan PUPR 2015

No	Simpang	Pendekat Dengan RHK	Type RHK	Luas RHK (m ²)	Jumlah Penumpukan	Peraturan PUPR 2015	
						Geometrik Persimpangan	Kondisi Lalu Lintas
1	Gatot Subroto - Nangka	Nangka (Utara)	Kotak	8.5 x 3.8	24	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
2	Raya Puputan – Tukad Unda	Tukad Unda (Selatan)	Kotak	6.6 x 2.85	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
3	Gunung Agung – Wahidin	Gunung Merapi (Selatan)	Kotak	8.2 x 5.4	21	Sesuai	Tidak Sesuai
4	Sudirman - Unud	Serma Mendra (Barat)	Kotak	6.75 x 3.4	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
5	Sudirman – Waturenggong	Waturenggong (Timur)	Kotak	8.9 x 6.55	21	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
6	Nusa Indah – Hayam Wuruk	Hayam Wuruk (Timur)	Kotak	8.5 x 2.2	15	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
7	Nusa Indah – Hayam Wuruk	Hayam Wuruk (Barat)	Kotak	8.4 x 4	19	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
8	Imam Bonjol – Hasanudin	Hasanudin (Timur)	Kotak	11.25 x 12.95	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
9	Hayam Wuruk – Kamboja	Hayam Wuruk (Barat)	Kotak	8.8 x 3.7	22	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
10	Surapati – Melati	Melati (Utara)	Kotak	8.4 x 11.3	25	Sesuai	Tidak Sesuai
11	Gatot Subroto – A. Yani	A Yani (Utara)	Kotak	8.5 x 4.6	21	Sesuai	Tidak Sesuai

12	Hayam Wuruk – Kamboja	Hayam Wuruk (Timur)	Kotak	8.5 x 5	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
13	Imam Bonjol – Hasanudin	Hasanudin (Selatan)	Kotak	8.5 x 8.2	22	Sesuai	Tidak Sesuai
14	Puputan – Tukad Unda	Kusuma Atmaja (Utara)	Kotak	6.6 x 5	20	Sesuai	Tidak Sesuai
15	Hayam Wuruk – Kamboja	Kamboja (Utara)	Kotak	8.4 x 2.7	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
16	Surapati – Melati	Hayam Wuruk (Timur)	Kotak	8.8 x 4.4	21	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
17	Gunung Agung - Wahidin	Wahidin (Timur)	Kotak	8.55 x 10.40	23	Sesuai	Tidak Sesuai
18	Diponegoro – Dewi Sartika	Diponegoro (Selatan)	Kotak	9.35 x 7.8	21	Sesuai	Tidak Sesuai
19	Sudirman - Yos Sudarso	Yos Sudarso (Barat)	Kotak	6.5 x 6.2	23	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
20	Surapati – Melati	Surapati (Barat)	Kotak	5.6 x 9	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
21	Cokroaminoto – Gatot Subroto	Cokroaminoto (Utara)	P	8.6 x 7.7 4 x 7.7	18	Sesuai	Tidak Sesuai
22	Diponegoro – Dewi Sartika	Dewi Sartika (Timur)	Kotak	8.5 x 9.2	22	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
23	Diponegoro – Dewi Sartika	Teuku Umar (Barat)	Kotak	7.6 x 7.1	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
24	Sudirman – Dewi Sartika	Sudirman (Selatan)	Kotak	8.2 x 3.3	21	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
24	Sudirman – Dewi Sartika	Sudirman (Selatan)	Kotak	8.2 x 3.3	21	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
25	Sudirman – Yos Sudarso	Sudirman (Utara)	Kotak	6.25 x 8.8	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
26	Sudirman – Dewi Sartika	Sudirman (Utara), Kiri	Kotak	6.6 x 7.35	19	Sesuai	Tidak Sesuai
		Sudirman (Utara), Kanan		6.6 x 7.35			
27	Sudirman – Unud	Sudirman (Utara)	Kotak	6.55 x 7.15	21	Sesuai	Tidak Sesuai
28	Sudirman – Unud	Sudirman (Selatan)	Kotak	6.6 x 7.65	22	Sesuai	Tidak Sesuai
29	Sudirman – Waturenggong	Sudirman (Utara)	Kotak	6.65 x 6.45	20	Tidak Sesuai	Tidak Sesuai
30	Cokroaminoto – Gatot Subroto	Gatot Subroto (Selatan)	P	12.70 x 8.9 0.8 x 8.9	20	Sesuai	Tidak Sesuai
31	Cokroaminoto – Gatot Subroto	Gatot Subroto (Barat)	Kotak	10.75 x 10.70	25	Sesuai	Tidak Sesuai

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Dari Tabel 3 diketahui bahwa di Kota Denpasar, simpang yang memiliki RHK sejumlah 14 simpang dengan 31 pendekat di Kota Denpasar dari 14 simpang dengan 31 pendekat yang sesuai dengan PUPR 2015 yaitu 14 simpang dengan 13 pendekat tersebut yang memenuhi syarat geometrik persimpangan dimana persimpangan tersebut memiliki minimum dua lajur pada pendekat simpang dan kedua lajur pendekat tersebut bukan merupakan lajur belok kiri langsung sedangkan untuk syarat kondisi lalu lintas sesuai dengan PUPR 2015 dari keseluruhan simpang yang ada di Kota Denpasar tidak memenuhi kriteria dengan peraturan PUPR 2015.

4.2 Analisis Tingkat Keterisian

Hasil analisis dan evaluasi yang dilakukan dalam penelitian ini diperlihatkan pada Tabel 4.

Tabel 4. Presentase Tingkat Keterisian Ruang Henti Khusus (RHK)

Simpang dengan RHK	Pendekat	Kapasitas (Unit)	DC (%) pada jam Sibuk			DCm (%) pada jam sibuk		
			Pagi	Siang	Sore	Pagi	Siang	Sore
Nusa Indah – Hayam Wuruk,	Hayam Wuruk (Barat)	21	62	58	65	82	86	89
Simpang Nusa Indah – Hayam Wuruk	Hayam Wuruk (Timur)	12	50	48	45	89	86	85
Simpang Surapati – Melati	Surapati (Barat)	32	37	38	43	88	84	88
Simpang Surapati – Melati	Melati (Utara)	59	29	22	26	88	87	88
Simpang Surapati – Melati	Hayam Wuruk (Timur)	24	32	25	40	76	93	99

Sumber : Hasil Analisis, 2020

Dari Tabel 4 dapat diketahui bahwa presentase tingkat keterisian RHK Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekat barat pada jam sibuk pagi dan sore sebesar 62%-65% sehingga terbilang cukup berhasil diterapkan dikarenakan sesuai peraturan untuk RHK yang memiliki nilai 60%-70% RHK tersebut cukup berhasil diterapkan, untuk untuk Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekat barat pada jam sibuk siang sebesar 58% sehingga terbilang kurang berhasil diterapkan dikarenakan sesuai peraturan untuk RHK yang memiliki nilai <60% RHK tersebut kurang berhasil diterapkan. untuk Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekat timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 45%-50% sehingga terbilang kurang berhasil diterapkan dikarenakan sesuai peraturan untuk RHK yang memiliki nilai <60% RHK tersebut kurang berhasil diterapkan, untuk Simpang Surapati–Melati pada pendekat barat, utara dan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 22%-43% sehingga terbilang kurang berhasil diterapkan dikarenakan sesuai peraturan untuk RHK yang memiliki nilai <60% RHK tersebut kurang berhasil diterapkan, sedangkan untuk presentase tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk dan Simpang Surapati–Melati pada pendekat barat dan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 76%-93% sehingga terbilang berhasil diterapkan dikarenakan sesuai peraturan untuk RHK yang memiliki nilai $\geq 80\%$ RHK tersebut berhasil diterapkan.

5. SIMPULAN DAN SARAN

5.1 Simpulan

Berdasarkan dari penelitian Inventarisasi dan Evaluasi RHK di Kota Denpasar maka dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut:

1. Jumlah simpang yang terdapat RHK sesuai ketentuan PUPR 2015 untuk persyaratan geometrik persimpangan yaitu 14 simpang dengan 13 pendekat sedangkan untuk persyaratan kondisi lalu lintas yang sesuai dengan ketentuan PUPR 2015 yaitu 14 simpang dengan 32 pendekat.
2. Presentase tingkat keterisian RHK Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekat barat pada jam sibuk pagi dan sore sebesar 62%-65%, sehingga bisa disimpulkan cukup berhasil diterapkan. Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekat barat pada jam sibuk siang sebesar 58%, sehingga bisa disimpulkan kurang berhasil diterapkan. Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk pada pendekat timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 45%-50%, sehingga bisa disimpulkan kurang berhasil diterapkan. Simpang Surapati–Melati pada pendekat barat, utara dan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 22%-43%, sehingga bisa disimpulkan kurang berhasil diterapkan. Sedangkan untuk presentase tingkat keterisian RHK hanya oleh sepeda motor Simpang Nusa Indah–Hayam Wuruk dan Simpang Surapati-Melati pada pendekat barat dan timur pada jam sibuk pagi, siang dan sore sebesar 76%-93%, sehingga bisa disimpulkan berhasil diterapkan.

5.2 Saran

Berdasarkan pembahasan dan kesimpulan diatas, saran dari penelitian ini, yaitu:

- 1 Diperlukan perbaikan kinerja pada simpang dengan menambah lebar jalan maupun waktu sinyal lalu lintas supaya perencanaan Ruang Henti Khusus dapat maksimal.
- 2 Diperlukannya rambu-rambu tambahan yang mengarahkan kepada Ruang Henti Khusus, agar kendaraan bermotor selain roda dua tidak berhenti di area RHK

6. DAFTAR PUSTAKA

- Departemen Pekerjaan Umum. (2012). *Modul Pelatihan Perancangan RHK, Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan - Pusat Penelitian dan Pengembangan Jalan dan Jembatan*. Bandung
- Kementrian Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. (2015) *Pedoman Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor pada Simpang Bersinyal di Kawasan Perkotaan*. Jakarta
- Hobert Mangatur M, Prof. Dr. Ir. Budi Hartanto Susilo, M.Sc. (2015). *Tingkat Keterisian Ruang Henti Khusus Simpang Di Kota Bandung*. Bandar Lampung.
- Reska Ayu Yuniar, Raisha El Kahira, Ismiyati. (2016). *Analisis Efektivitas Ruang Henti Khusus Sepeda Motor Pada Simpang Bersinyal Di Kota Semarang*. Semarang. Volume 5. Nomor 2. Halaman 128-137.
- Suryadi. (2018). *Evaluasi Penerapan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor Pada Persimpangan Bersinyal (Studi Kasus: Jalan Ir.H.Juanda – Jalan Brigjend Katamso, Kota Medan)*. Sumatra Utara.