**ANALISIS EFEKTIVITAS RUANG HENTI KHUSUS (RHK) SEPEDA MOTOR
MODEL STARTING GRID PADA SIMPANG BERSINYAL DI TAMAN MULI –
MEKHANAI (TAMAN KOTA LUNGSIR) KOTA BANDAR LAMPUNG DI MASA
PANDEMI COVID – 19**

Aditya Mahatidanar¹
Muhammad Hafiz Saktiadi²

Fakultas Teknik Universitas Bandar Lampung
Jl. Zainal Abidin Pagar Alam No.26, Labuhan Ratu, Kedaton, 35142, Bandar Lampung,
Indonesia

Email : Adityamahatidanar@dosen.ubl.ac.id; m_hafiz.15311077@student.ubl.ac.id

ABSTRAK

In the performance of intersections with signals, traffic lights play an important role in their performance, and motorcycle RHK (Special Stopping Rooms) is one of the solutions to help the performance of the intersection with signals running well. And during the 2019 Corona Virus Disease Pandemic, the role of RHK was very influential on the spread of the virus, therefore the government, Traffic Police and Transportation Agency collaborated to improvise the RHK by adding a Starting Grid Mark to the RHK. This study analyzes the effectiveness of RHK with Starting Grid markers by calculating the violation rate and RHK filling levels with starting grid markers. The analysis is carried out on Weekend and Weekdays during the morning, afternoon and evening rush hour. Obtained data. On weekdays RHK 1 morning 89.57%, noon, 62.5% and 50.99% afternoon, while at Wekeend RHK 1 morning 71.74%, 55.3% afternoon and 60.1% afternoon. From the results of this research, at the intersection of the city park lungsir bandar Lampung, it works effectively, can reduce the length of queues and can minimize the spread of Corona Virus Disease 2019.

Keyword : *Analysis of the Effectiveness of a special Stopping Room (RHK) for motorbikes at a signalized intersection; RHK Motorbikes during the COVID-19 pandemic*

PENDAHULUAN

Provinsi Lampung adalah salah satu provinsi yang ada di Indonesia, Bandar Lampung adalah ibu kota sekaligus kota terbesar di Provinsi Lampung. Selain Medan dan Palembang yang merupakan jumlah Kependudukannya terbesar di pulau Sumatra adalah Provinsi Lampung terutama kota Bandar Lampung. Kota Bandar Lampung terbagi kedalam 20 Kecamatan dan 126 Kelurahan dengan populasi penduduk 1.015.910 jiwa (berdasarkan data tahun 2017). Dengan meningkatnya populasi penduduk dari tahun pertahun mengakibatkan bertambahnya jumlah pengendara khususnya kendaraan sepeda motor. Pertumbuhan ini secara langsung berpengaruh pada bertambahnya pengguna jalan. Menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi Lampung, jumlah kendaraan sepeda motor khususnya di Kota Bandar Lampung mencapai 730.946 unit di tahun 2019. Dikarenakan pertumbuhan Sepeda Motor di Kota Bandar Lampung sangatlah pesat maka meningkatnya rasio dan resiko penumpukan kendaraan sepeda motor pada lokasi-lokasi tertentu, seperti persimpangan atau perempatan pada fase lampu merah pengatur lalu lintas.

Pesatnya pertumbuhan jumlah kendaraan sepeda motor tanpa diikutinya peningkatan kualitas infrastruktur dan sarana atau sistem transportasi, berdampak pada turunya kinerja persimpangan bersinyal. Pemerintah yang diwakili oleh Balitbang PUPR menghadirkan teknologi untuk mengatasi penurunan kinerja pada persimpangan bersinyal dengan menghidrarkannya Ruang Henti Khusus (RHK) sebagai salah satu solusi. Adapun fungsi dari Ruang Henti

Khusus (RHK) untuk membantu sepeda motor langsung menuju persimpangan dengan mudah dan aman, lebih dahulu dari kendaraan beroda 4, sehingga langsung berada di bagian depan dari jalan. Karena berada posisi paling depan maka saat lampu lalu lintas berwarna hijau kendaraan sepeda motor dapat bergerak cepat meninggalkan persimpangan sehingga membuat persimpangan bersih, sehingga kendaraan beroda 4 dapat bergerak secara laluasa. Rekayas Lalu lintas dengan teknologi Ruang Henti Khusus (RHK) ini diyakini dapat memperbaiki kinerja di persimpangan bersinyal menjadi lebih efektif dan efisien.

Pada Tahun 2020 Indonesia mendapatkan Musibah yaitu datangnya wabah Virus Corona Disease 2019 (COVID-19) yang merupakan masalah besar untuk Negara Indonesia maupun Seluruh Dunia. Dengan penyebaran virus ini yang begitu cepat dan penanganannya masih dalam penelitian begitu juga vaksinnnya belum ditemukan. Pemerintah mengambil sikap tegas dengan adanya Covid-19 ini melalui Permenkes No.09 tahun 2020 Tentang Pedoman Pembatasan Sosisal Berskala Besar dalam Rangka Percepatan Penanganan Corona Virus Disease 2019 (COVID-19). Dengan adanya peraturan ini seluruh warga negara Indonesia diwajibkan menjaga jarak satu sama lain agar penyebaran virus ini tidak terlalu cepat. Oleh karena itu Pemerintah Daerah dan Direktorat Lalu Lintas berkerjasama untuk menangani Covid-19 ini dengan cara improvisasi terhadap Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor dengan penambahan marka dengan model Starting Grid. Starting Grid tersebut dibuat dengan jarak 1 meter agar pengendara satu dan pengendara lainnya tidak terlalu dekat sesuai dengan peraturan pemerintah di

masa Pandemi ini. Pada simpang bersinyal di Kota Bandar Lampung yaitu Simpang Lungsir (Taman Kota) pada Jln. Dipenogoro dan Jln. Dokter Susilo merupakan simpang bersinyal yang sudah menerapkan Marka Starting Grid pada RHK sepeda motor. Oleh karena itu perlu adanya suatu evaluasi mengenai tingkat keberhasilan penerapan teknologi Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor dengan Model Starting Grid pada persimpangan bersinyal simpang Lungsir (Taman Kota) Jln. Dipenogoro dan Jln. Dokter Susilo.

TINJAUAN PUSTAKA

Dalam analisis ini ditinjau dari Sistem Jaringan jalan yaitu sebuah kesatuan ruas jalan yang saling berhubungan dan saling mengikat satu sama lain sebagai pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanannya yang mencakup suatu hubungan hierarkis. Dan didalam sistem jaringan jalan ada simpang bersinyal yaitu sebuah persimpangan yang terdiri dari beberapa lengan dan dilengkapi dengan pengaturan sinyal lampu lalu lintas (traffic light). Tujuan dari simpang bersinyal tersebut yaitu :

- a. Untuk menghindari kemacetan simpang akibat adanya konflik arus lalu – lintas, sehingga terjamin bahwa suatu kapasitas tertentu dapat dipertahankan, bahkan selama kondisi lalu – lintas jam puncak.
- b. Untuk memberi kesempatan kepada kendaraan dan/ atau pejalan kaki dari jalan simpang (kecil) untuk memotong jalan utama.
- c. Untuk mengurangi kecelakaan lalu – lintas akibat tabrakan

antara kendaraan dari arah yang bertentangan.

Oleh karena itu terciptalah teknologi RHK (Ruang Henti Khusus) Sepeda Motor yang sebagaimana dimaksud adalah Teknologi rekayasa lalu lintas yang dihadirkan oleh Balitbang PUPR sebagai salah satu solusi untuk mengatasi penurunan kinerja lalu lintas pada persimpangan bersinyal, sehingga lalu lintas pada simpang menjadi lebih efektif dan efisien. Pada Tahun 2020 sejak awal tahun pada bulan Februari Indonesia mendapatkan sebuah Musibah dengan munculnya wabah Corona Virus Disease 2019 dan disebut sebagai COVID-19. Dalam hal ini Pemerintah Daerah bersama Direktorat Lalu Lintas menyiapkan marka jalan atau Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor dengan model *Starting Grid* agar Pengendara satu dan penegendara lainnya dapat berjaga jarak. Oleh karena itu analisa efektivitas RHK tersebut dihitung sesuai dengan Tingkat keterisian Sepeda motor yang masuk dalam RHK dan berhenti tepat di Marka *Starting Grid* dan Tingkat Pelanggaran bagi sepeda motor yang masuk RHK atau di luar RHK yang tidak berhenti tepat di Marka *Starting Grid* tersebut.

METEDOLOGI

Metodologi penelitian merupakan suatu cara peneliti bekerja untuk memperoleh data yang dibutuhkan yang selanjutnya dapat digunakan untuk dianalisa sehingga memperoleh kesimpulan yang ingin dicapai dalam penelitian. Untuk mendapatkan data-data yang diperlukan dalam penelitian ini perlu diarahkan melalui survei lapangan guna mendapatkan data primer serta survey kepada instansi terkait guna mendapatkan data sekunder.

Tempat Penelitian

Penelitian ini akan dilaksanakan di simpang Lungsir (Taman Kota) di Jln. Dipenogoro – Jln. Dokter Susilo.

Gambar 1. Lokasi Penelitian

Gambar 2. Penampang RHK Dilokasi Penelitian

Penelitian dilakukan pada simpang Lungsir Taman Kota seperti terlihat pada Gambar 1 dan gambar 2, yaitu:

1. RHK 1 Jalan Dipenogoro dari Tanjung Karang – Teluk Betung
2. RHK 2 Jalan Dipenogoro dari Teluk Betung – Tanjung Karang
3. RHK 3 Jalan Dokter Susilo dari Pahoman – Tanjung Karang

Waktu Penelitian

Waktu penelitian ini dilakukan pada *Weekend* dan *Weekdays* dan pada jam sibuk yaitu :

1. *Weekend*, Hari Sabtu, 16 Januari 2021 pada Pagi jam 06.00 – 08.00, Siang jam 12.00 – 14.00 dan Sore jam 16.00 – 18.00
2. *Weekdays*, Hari Senin, 18 Januari 2021 pada Pagi jam 06.00 – 08.00, Siang jam 12.00 – 14.00 dan Sore jam 16.00 – 18.00

Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data dalam penelitian ini bertujuan untuk mencari data-data yang di butuhkan sesuai dengan literatur atau metode pelaksanaanya dari berbagai sumber, dari data tersebut terdapat dua data yaitu :

1. Data Primer

Data primer dalam penelitian ini didapat dengan cara:

- a. Survei Pengguna RHK yaitu dengan cara menghitung berapa pengguna jalan yang berada didalam atau diluar RHK
- b. Survei Geometri Simpang yaitu mengukur geometri simpang menggunakan meteran berapa panjang dan lebar jalur maupun lajur simpang
- c. Survei Geometri RHK yaitu mengukur ukuran RHK menggunakan meteran berapa panjang dan lebar RHK tersebut sesuai dengan peraturan PDT 2015 atau tidak.

d. Data Primer

2. Data Sekunder

Data Sekunder dalam penelitian ini didapat dengan cara:

- a. Membaca dan mengambil data dari MKJI (Manual Kapasitas Jalan Indonesia)
- b. Mengambil data dari PDT 2012 tentang RHK
- c. Mengambil data dari PDT 2015 tentang RHK

Analisis Data

Analisis Data adalah sebuah proses menganalisis data yang sudah kita rencanakan dan kita kumpulkan. Dalam penelitian ini terdapat beberapa yang akan kita analisis yaitu :

- Perhitungan RHK Kondisi Normal yaitu perhitungan dengan cara mengukur efektivitas RHK agar kita dapat mengetahui RHK dalam kondisi efektif atau tidak.
- Perhitungan Volume RHK yaitu menghitung volume untuk mengetahui terjadi penumpukan kendaraan sepeda motor atau tidak, perhitungan ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja RHK.
- Perhitungan tingkat keberhasilan RHK yaitu tingkat keberhasilan RHK dapat kita lihat setelah menghitung dari kondisi normal atau efektivitas dan menghitung volume agar kita dapat mengevaluasi kinerja RHK dan akhirnya kita tahu tingkat keberhasilan RHK.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Survei Geometri RHK

Survei Geometri RHK yaitu dengan cara mengukur lebar dan panjang ruang RHK, Berikut adalah gambar RHK :

- Detail Geometri dan Dokumentasi Lokasi RHK 1 Jalan Dipenogoro dari arah Tanjung Karang – Teluk Betung dengan Lebar RHK 8,85 m, panjang RHK 8,85 m dan 17 Marka Starting Grid.

Gambar 3. Detail Geometri RHK 1

Gambar 4. Dokumentasi Lokasi RHK 1

- Detail Geometri dan Dokumentasi Lokasi RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung – Tanjung Karang, dengan lebar RHK 6,35m, panjang 6,16 m dan 9 Marka Starting Grid.

Gambar 5. Detail Geometri RHK 2

Gambar 6. Dokumentasi Lokasi RHK 2

3. Detail Geometri dan Dokumentasi Lokasi RHK 3 Jalan Dokter Susilo dari arah Pahoman – Tanjung Karang, dengan lebar 4,4 m, panjang 11,3m dan 11 Marka *Starting Grid*.

Gambar 7. Detail Geometri RHK 3

Gambar 8. Dokumentasi Lokasi RHK 3

Survei Geometri lebar dan panjang Marka *Starting Grid* pada ruang RHK, dengan lebar 0,45m dan panjang 0,85m Berikut detail gambar Marka *Starting Grid* :

Gambar 9. Detail Geometri Marka *Starting Grid*

Tingkat Keterisian RHK dengan Marka *Starting Grid*

Tingkat Keterisian RHK Sepeda Motor dilihat dari berapa banyak sepeda motor yang berhenti tepat di marka *Starting Grid*. Berikut tabel Tingkat Keterisian RHK Sepeda Motor dilihat dari berapa banyak sepeda motor yang berhenti tepat dan dilihat dari berapa banyak sepeda motor dalam seluruh fase. Berikut Tabel Keterisian RHK :

1. Tingkat Keterisian RHK 1 Jalan Dipenogoro dari arah Tanjung Karang – Teluk Betung

Tabel 1. Tingkat Keterisian RHK 1

WEEKEND (SABTU, 16 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Sepeda Motor didalam RHK selama 2 Jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Keterisian
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	87	500	697	71,74 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	87	428	774	55,30 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	87	461	767	60,10 %
WEEKDAY (SENIN, 18 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Sepeda Motor didalam RHK selama 2 Jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Keterisian
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	87	644	719	89,57 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	87	515	824	62,50 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	87	542	1063	50,99 %

Dari beberapa hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Keterisian RHK sepeda motor nilai tertinggi keterisian RHK sepeda

motor pada Pagi jam 06.00 – 08.00 sebesar 71,74 % pada *Weekend* Sabtu tanggal 16 Januari 2021. Dan pada *Weekday* Senin tanggal 18 Januari 2021 hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Keterisian RHK sepeda motor nilai tertinggi keterisian RHK sepeda motor pada Pagi jam 06.00 – 08.00 sebesar 89,57 %.

2. Tingkat Keterisian RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung – Tanjung Karang.

Tabel 2. Tingkat Keterisian RHK 2

WEEKEND (SABTU, 16 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Sepeda Motor didalam RHK selama 2 Jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Keterisian
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	88	485	670	72,39 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	88	283	726	38,98 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	88	303	825	36,73 %
WEEKDAY (SENIN, 18 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Sepeda Motor didalam RHK selama 2 Jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Keterisian
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	88	272	751	36,22 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	88	360	750	48,00 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	88	377	979	38,51 %

Dari beberapa hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Keterisian RHK sepeda motor nilai tertinggi keterisian RHK sepeda motor pada Pagi jam 06.00 – 08.00 sebesar 72,39 % pada *Weekend* Sabtu tanggal 16 Januari 2021. Dan pada *Weekday* Senin tanggal 18 Januari 2021. hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Keterisian RHK sepeda motor nilai tertinggi keterisian RHK sepeda

motor pada Siang jam 12.00 – 14.00 sebesar 48 %.

3. Tingkat Keterisian RHK 3 Jalan Dokter Susilo dari arah Pahoman – Tanjung Karang

Tabel 3. Tingkat Keterisian RHK 3

WEEKEND (SABTU, 16 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Sepeda Motor didalam RHK selama 2 Jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Keterisian
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	91	443	664	66,72 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	91	219	300	73,00 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	91	226	331	68,28 %
WEEKDAY (SENIN, 18 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Sepeda Motor didalam RHK selama 2 Jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Keterisian
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	91	288	505	57,03 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	91	277	432	64,12 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	91	397	682	58,21 %

Dari beberapa hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Keterisian RHK sepeda motor nilai tertinggi keterisian RHK sepeda motor pada Siang jam 12.00 – 14.00 sebesar 73% pada *Weekend* Sabtu tanggal 16 Januari 2021. Dan pada *Weekday* Senin tanggal 18 Januari 2021. hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Keterisian RHK sepeda motor nilai tertinggi keterisian RHK sepeda motor pada Siang jam 12.00 – 14.00 sebesar 64,12%.

Tingkat Pelanggaran RHK dengan Marka Starting Grid

Tingkat Pelanggaran RHK Sepeda Motor dilihat dari berapa banyak sepeda motor yang tidak berhenti tepat di marka Starting Grid atau berada didalam RHK tetapi tidak berhenti tepat di marka Starting Grid dan sepeda motor yang berada diluar RHK. Berikut Tabel Tingkat Pelanggaran RHK Sepeda Motor :

1. Tingkat Pelanggaran RHK 1 Jalan Dipenogoro dari arah Tanjung Karang – Teluk Betung

Tabel 4. Tingkat Pelanggaran RHK 1

WEEKEND (SABTU, 16 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Pelanggaran Sepeda Motor tidak di RHK selama 2 jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Pelanggaran
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	87	197	697	28,26 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	87	346	774	44,70 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	87	306	767	39,90 %
WEEKDAY (SENIN, 18 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Pelanggaran Sepeda Motor tidak di RHK selama 2 jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Pelanggaran
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	87	75	719	10,43 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	87	309	824	37,50 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	87	521	1063	49,01 %

Dari beberapa hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Pelanggaran RHK sepeda motor nilai tertinggi Pelanggaran RHK sepeda motor pada Siang jam 12.00 – 14.00 sebesar 44,7% pada Weekend Sabtu tanggal 16 Januari 2021. Dan pada Weekday Senin tanggal 18 Januari 2021 hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Pelanggaran RHK sepeda motor nilai tertinggi Pelanggaran RHK sepeda motor pada Sore Jam 16.00 – 18.00 sebesar 49,01%

2. Tingkat Pelanggaran RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung - Tanjung Karang

Tabel 5. Tingkat Pelanggaran RHK 2

WEEKEND (SABTU, 16 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Pelanggaran Sepeda Motor tidak di RHK selama 2 jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Pelanggaran
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	88	185	670	27,61 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	88	443	726	61,02 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	88	522	825	63,27 %
WEEKDAY (SENIN, 18 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Pelanggaran Sepeda Motor tidak di RHK selama 2 jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Pelanggaran
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	88	479	751	63,78 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	88	390	750	52,00 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	88	602	979	61,49 %

Dari beberapa hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Pelanggaran RHK sepeda motor nilai tertinggi Pelanggaran RHK sepeda motor pada Sore jam 16.00 – 18.00 sebesar 63,27% pada Weekend Sabtu tanggal 16 Januari 2021. Dan pada Weekday Senin tanggal 18 Januari 2021. hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Pelanggaran RHK sepeda motor nilai tertinggi Pelanggaran RHK sepeda motor pada Pagi Jam 06.00 – 08.00 sebesar 63,78%.

3. Tingkat Pelanggaran RHK 3 Jalan Dokter Susilo dari arah Pahoman - Tanjung Karang

Tabel 4. Tingkat Pelanggaran RHK 3

WEEKEND (SABTU, 16 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Pelanggaran Sepeda Motor tidak di RHK selama 2 jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Pelanggaran
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	91	221	664	33,28 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	91	81	300	27,00 %
3	SORE Jam 16.00 sampai 18.00	91	105	331	31,72 %
WEEKDAY (SENIN, 18 JANUARI 2021)					
No	Waktu	Jumlah Fase	Jumlah Pelanggaran Sepeda Motor tidak di RHK selama 2 jam	Jumlah Sepeda Motor keseluruhan Fase selama 2 Jam	Tingkat Pelanggaran
			(Unit)	(Unit)	
1	PAGI Jam 06.00 sampai 08.00	91	217	505	42,97 %
2	SIANG Jam 12.00 sampai 14.00	91	155	432	35,88 %

Dari beberapa hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Pelanggaran RHK sepeda motor nilai tertinggi Pelanggaran RHK sepeda motor pada Pagi Jam 06.00 – 08.00 sebesar 33,28% pada Weekend Sabtu tanggal 16 Januari 2021. Dan pada Weekday Senin tanggal 18 Januari 2021 hasil survey dalam waktu Pagi, Siang dan Sore dapat disimpulkan bahwa Tingkat Pelanggaran RHK sepeda motor nilai tertinggi Pelanggaran RHK sepeda motor pada Pagi Jam 06.00 – 08.00 sebesar 42,97%.

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa efektivitas RHK (Ruang Henti Khusus) Sepeda Motor model marka Starting Grid pada simpang bersinyal di taman Muli – Mekhanai (Taman Kota Lungsir) dimasa Pandemi COVID – 19 yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa :

1. Penerapan RHK dengan marka Starting Grid pada RHK 1 Jalan Dipenogoro dari arah Tanjung Karang – Teluk Betung dan RHK 3 Jalan

Dokter Susilo dari arah Pahoman – Tanjung Karang dapat mengurangi panjangnya antrian sedangkan pada RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung – Tanjung karang tidak dapat mengurangi panjangnya antrian. Dibuktikan dengan survey tingkat keterisian RHK dan Tingkat pelanggaran RHK

2. Dari Hasil penelitian ini didapatkan Tingkat keterisian Pada RHK 1 Jalan Dipenogoro dari arah Tanjung karang – Teluk Betung, RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung – Tanjung Karang dan RHK 3 Jalan Dokter Susilo dari arah Pahoman – Tanjung Karang
3. Dari Hasil penelitian ini efektivitas RHK ditinjau dari Tingkat Keterisian RHK berbanding dengan Tingkat Pelanggaran RHK jika Tingkat Keterisian RHK lebih besar ($>$) dari Tingkat Pelanggaran maka RHK dikatakan berhasil, Jika sebaliknya tingkat keterisian lebih kecil ($<$) dari tingkat pelanggaran maka RHK tidak berhasil. Jadi Pada pada RHK 1 Jalan Dipenogoro dari arah Tanjung Karang – Teluk Betung dan RHK 3 Jalan Dokter Susilo dari arah Pahoman – Tanjung Karang RHK dengan Marka *Starting Grid* bekerja dengan efektif, sedangkan pada RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung – Tanjung karang RHK dengan Marka *Starting Grid* tidak efektif.

Saran

Saran yang dianjurkan berdasarkan penelitian dan analisis, yaitu :

1. Pengguna Sepeda Motor berperan penting dalam kinerja simpang bersinyal oleh karena itu

pemerintah membuat teknologi RHK (Ruang Henti Khusus) Sepeda motor. Dan pada Tahun 2020 – 2021 bulan februari ini Indonesia dilanda sebuah musibah yaitu Virus COVID – 19 dan sebab itu Pemerintah Kementerian Kesehatan Menganjurkan masyarakat agar berjaga jarak dan Polantas beserta Dishub bekerjasama untuk menerapkan RHK dengan model marka Starting Grid agar para pengguna RHK atau pengendara sepeda motor tetap menjaga jarak satu sama lain. Oleh karena itu kesadaran masyarakat untuk mematuhi Protokol kesehatan dan peraturan peraturan pemerintah yang berlaku adalah faktor utama agar RHK tersebut berjalan efektif dan efisien.

2. Saran Khusus untuk RHK 2 Jalan Dipenogoro dari arah Teluk Betung – Tanjung Karang untuk ditambah Jumlah Marka Starting Grid dikarenakan jumlah marka yang sedikit dan penggunaanya berlebihan maka harus ditinjau ulang dan ditambah jumlah markanya agar kinerja persimpangan dan RHK tersebut dapat berjalan dengan baik.
3. Untuk RHK dengan model marka Starting Grid Ini perlu dintinjau kembali agar peraturan untuk diterapkan nya Marka Starting Grid ini dapat dilaksanakan dan disosialisasikan ke masyarakat.

DAFTAR PUSTAKA

Badan Penelitian dan Pengembangan Pekerjaan Umum dan Perumahan Rakyat. Pelatihan

(2018), *Monitoring dan Evaluasi RHK*

Badan Pusat Statistik Provinsi Lampung (2017), *Kepadatan Penduduk di Provinsi Lampung*

Balai Teknik Lalu Lintas dan Lingkungan Jalan (2018), *Simpang Bersinyal dan Sistem Jaringan Jalan*

Kementrian Pekerjaan Umum 2012, *Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor*

Kementrian Pekerjaan Umum 2015, *Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor*

Ketut Anggar Saeprima (2014), *Analisa Efektivitas RHK pada simpang bersinyal di Tugu Adipura ;Sarjana Teknik Sipil Universitas Bandar Lampung*

Manual Kapasitas Jalan Indonesia (1997), *Manual untuk kegiatan analisis, perencanaan, perancangan, dan operasi lalu lintas jalan.*

Pusat Penelitian Jalan dan Jembatan (2018), *Perilaku Lalu Lintas Pada Simpang Bersinyal*

Surat Edaran Mentri PUPR No.52/SE/M/2015 Tentang, *Pedoman Perancangan Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda motor pada simpang bersinyal dikawasan perkotaan*

S.P Siagian (2008:77), *Kriterian dan ukuran mengenai pencapaian tujuan efektif atau tidak*