

**ANALISA PENGARUH RUANG HENTI KHUSUS  
KENDARAAN SEPEDA MOTOR TERHADAP  
KENYAMANAN DI PERSIMPANGAN**

**SKRIPSI**

**Diajukan Sebagai Persyaratan Untuk Menyelesaikan Program Sarjana (S-1)  
Teknik Sipil**

**DISUSUN OLEH :**

**TEGUH LAKSONO**

**12.811.0015**



**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MEDAN AREA  
MEDAN  
2016**

**UNIVERSITAS MEDAN AREA**

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 14/12/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber  
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah

3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area  
Access From (repository.uma.ac.id)14/12/23

# ANALISA PENGARUH RUANG HENTI KHUSUS KENDARAAN SEPEDA MOTOR TERHADAP KENYAMANAN DI PERSIMPANGAN

SKRIPSI

Disusun Oleh:

TEGUH LAKSONO

12.811.0015

Disetujui:

Pembimbing I

Pembimbing II

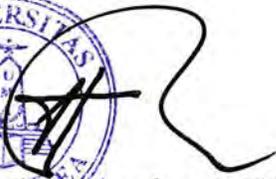
  
(Ir. Nurmaidah, MT)

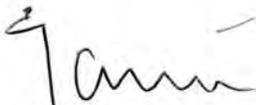
  
(Ir. Marwan Lubis, MT)

Mengetahui:

Dekan

Ka. Program Studi

  
(Prof. Dr. Dadan Ramdan, M.Eng, M.Sc)

  
(Ir. Kamaluddin Lubis, MT)

Tanggal Lulus Sidang : Sabtu 26 November 2016

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

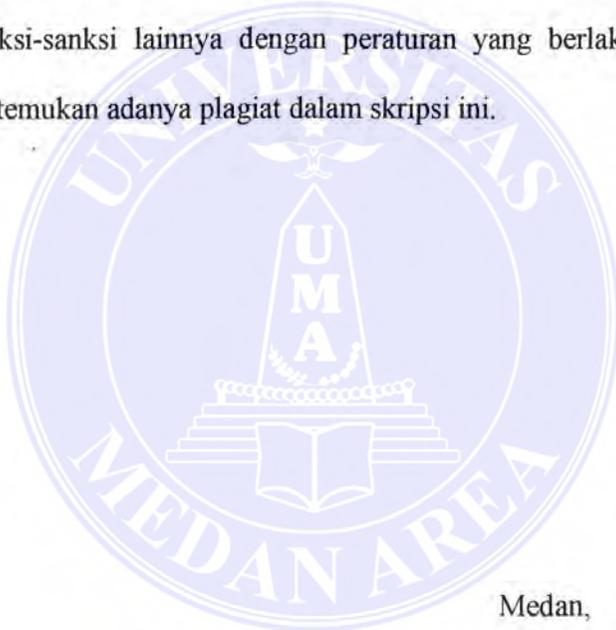
Document Accepted 14/12/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

## LEMBAR PERNYATAAN

Saya menyatakan bahwa skripsi yang saya susun, sebagai syarat gelar sarjana merupakan hasil karya tulis saya sendiri. Adapun bagian-bagian tertentu dalam penulisan skripsi ini yang saya kutip dari hasil karya orang lain telah dituliskan sumbernya secara jelas sesuai dengan norma, kaidah, dan etika penulisan ilmiah.

Saya bersedia menerima sanksi pencabutan gelar akademik yang saya peroleh dan sanksi-sanksi lainnya dengan peraturan yang berlaku, apabila di kemudian hari ditemukan adanya plagiat dalam skripsi ini.



Medan, Agustus 2016



Teguh Laksono

12.811.0015

## ABSTRAK

Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang disediakan oleh pemerintah pada dasarnya adalah untuk menciptakan kenyamanan bagi pengendara sepeda motor, karena posisinya yang ada di garis depan membuat kendaraan tidak semberawut agar tertata dengan rapi. Namun kenyataan yang ada di lapangan terlihat bahwa Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang ada di persimpangan jalan lampu merah khususnya di jalan Brigjend Katamso Simpang Juanda Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang disediakan ditempati oleh berbagai jenis kendaraan seperti Becak Bermotor, Mobil Pribadi, Angkot dan sebagainya. Hal ini menunjukkan bahwa Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor belum mampu menciptakan kenyamanan bagi pengendara sepeda motor.

Permasalahan dalam penelitian ini adalah apakah terdapat pengaruh Ruang Henti Khusus terhadap kenyamanan pengguna sepeda motor di persimpangan dengan menggunakan metode analisis regresi linier. Apakah terdapat hubungan antara variabel bebas yang berpengaruh terhadap kenyamanan.

Adapun hasil penelitian ini adalah Secara teoritis, antara Tempat Khusus (X1) terhadap kenyamanan lebih kecil dari kerapian dan sejajar (X2) terhadap kenyamanan (Y) atau ( $0,080 < 0,271$ ), maka *independent variable* kerapian dan sejajar (X2) lebih berpengaruh terhadap kenyamanan bagi pengendara sepeda motor dibandingkan dengan Penilaian Tempat Khusus (X1) yang memiliki pengaruh lebih kecil terhadap kenyamanan bagi pengendara sepeda motor. Dari hasil penelitian penulis menemukan hubungan yang positif antara penilaian Ruang Henti Khusus dan kerapian dan sejajar dan hal ini sesuai dengan hipotesis yang ada. Dengan demikian hasil hipotesis tersebut diterima yang ditunjukkan dengan nilai F hitung lebih besar dari F Tabel yakni  $= 5,050 > 3,09$ . Kenyamanan merupakan wujud kepuasan pengendara, dan kenyamanan ini tergantung dari perasaan seseorang berhubungan dengan fasilitas yang diterima.

**Kata Kunci : Ruang Henti Khusus, Kenyamanan dalam berkendara, SPSS dan regresi linier**

## ABSTRACT

*Exclusive Stopping Spaces for Motorcycle (ESSM) provided by the government is essentially to create comfort for motorcycle riders, because of its position in the forefront of making the vehicle not semberawut so neatly arranged. But the reality on the ground shows that the Exclusive Stopping Spaces for Motorcycle (ESSM) at a crossroads red light, especially on the road Brigjend Katamso intersection of Juanda. Exclusive Stopping Spaces for Motorcycle (ESSM) motorcycles are provided occupied by various types of vehicles such as tricycles motor, Personal car, public transportation and so forth. This indicates that the Exclusive Stopping Spaces for motorcycle (ESSM) have not been able to create comfort for the motorcyclist.*

*The problem in this study is whether there influence Downtime Lounge Specials on the user's convenience motorbike at the junction by using linear regression analysis. Whether there is a relationship between the independent variables that affect comfort.*

*The results of this study are Theoretically, The Exclusive Stopping Spaces (X1) to comfort the smaller of neatness and parallel (X2) to comfort (Y) or (  $0,080 < 0,271$  ) the independent variable neatness and parallel (X2) has more influential on comfort for motorcyclists than the Rating Ponts Lodging (X1) which has a smaller effect on the convenience for motorcyclists. From the results of the study authors found a positive relationship between votes and neatness Exclusive Stopping Spaces arrest and parallel and it is consistent with the hypothesis that there is. This the results of the hypothesis is accepted as indicated by the calculated F value is bigger than the F table = (  $5,050 > 3,09$  ). Leisure is a form of driver satisfaction, and security and comfort of this depends on one's feelings associated with facilities for accepted.*

**Keywords :** *Exclusive Stopping Spaces, The ride comfort, SPSS and linear regression*

# DAFTAR ISI

<b>ABSTRAK</b> .....	i
<b>ABSTRACT</b> .....	ii
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	iii
<b>DAFTAR ISI</b> .....	v
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	viii
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	xi
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b> .....	xii
<b>BAB I. PENDAHULUAN</b> .....	1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Rumusan Masalah .....	3
1.3 Tujuan Penelitian .....	3
1.4 Manfaat Penelitian .....	3
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	5
2.1 Advanced Stop Lines (ASLs) .....	5
2.2 Ruang Henti Khusus ( RHK ) Sepeda Motor .....	7
2.2.1 Perancangan Teknis Desain Ruang Henti Khusus .....	9
2.2.2 Sosialisasi Ruang Henti Khusus .....	11
2.2.3 Manfaat (RHK) Bagi Pengguna Sepeda Motor .....	12
2.2.4 Dampak Adanya Ruang Henti Khusus .....	12
2.3 Pengertian Kenyamanan.....	13
2.3.1 Kenyamanan .....	13

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 14/12/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber  
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah  
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

2.3.3 Keamanan dan Kenyamanan Dalam Berkendara ..... 14

2.4 Kerangka Pemikiran ..... 15

2.4.1 Indikator (RHK) Kenyamanan ..... 16

2.5 Hipotesis ..... 16

**BAB III. METODE PENELITIAN.....17**

3. Bagan Alir Penelitian..... 17

3.1. Lokasi Penelitian ..... 18

3.2. Populasi dan Sampel ..... 18

3.3. Variabel Penelitian ..... 19

3.4. Teknik Pengumpulan Data ..... 19

3.4.1. Jadwal Survey Penelitian ..... 20

3.4.2. Panjang dan Lebar Ruang Henti Khusus ..... 26

3.5 Teknik Analisa Data ..... 27

3.5.1. Program SPSS ..... 27

3.5.2. Pengertian SPSS ..... 28

3.6. Metode Analisis Regresi ..... 29

3.6.1. Analisis Regresi ..... 29

3.6.2. Regresi Linier Berganda ..... 29

**BAB IV. ANALISA DATA ..... 31**

4.1 Analisa Data ..... 31

4.1.1. Identitas Responden ..... 32

4.1.2. Analisa Jawaban Responden Variabel Bebas X1 ..... 34

4.1.3. Analisa Jawaban Responden Variabel Bebas X2 .....	39
4.1.4. Analisa Jawaban Responden Variabel Terikat Y .....	44
4.2 Hasil Analisis Regresi Linear Berganda .....	49
4.2.1. Pengaruh Penilaian Ruang Henti Khusus Terhadap Kenyamanan .....	52
4.2.2. Pengaruh Penilaian Rapi dan Sejajar Terhadap Kenyamanan .....	53
4.4 Hasil Penelitian .....	56
<b>BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN .....</b>	<b>57</b>
5.1 Kesimpulan .....	58
5.2 Saran .....	59
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>60</b>
<b>LAMPIRAN</b>	



# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. Latar Belakang

Seiring dengan bertambahnya pertumbuhan kepemilikan kendaraan sepeda motor dan moda transportasi alternatif bagi masyarakat di Indonesia. Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor secara definisi ialah ruangan yang disediakan pada ujung kaki persimpangan secara khusus digunakan untuk sepeda motor di persimpangan bersinyal. Ruang Henti Khusus (RHK) bertujuan untuk mempercepat laju pergerakan sepeda motor, dan mempercepat laju pengendara mobil terhadap pergerakan lalu lintas pada saat meninggalkan persimpangan.

Pada Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor terdapat adanya kendaraan mobil yang berhenti di Ruang Henti Khusus, dan menimbulkan ketidaknyaman pengguna sepeda motor untuk memasuki Ruang Henti Khusus akibat sering terjadinya kesemerawutan pengendara angkutan umum, mobil dan becak bermotor dalam berlalu lintas.

Namun kenyamanan pengendara sepeda motor menggunakan Ruang Henti Khusus tidak di peroleh secara visualisasi. Masalah kenyamanan pengendara sepeda motor menggunakan Ruang Henti Khusus sudah menjadi permasalahan yang tidak sesuai dengan tujuan adanya Ruang Henti Khusus tersebut.

Untuk mewujudkan fasilitas Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang nyaman, diperlukan adanya kesadaran masyarakat untuk tertib berlalu lintas, terutama kendaraan sepeda motor senantiasa menggunakan Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor.

Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang disediakan oleh pemerintah pada dasarnya adalah untuk menciptakan kenyamanan bagi pengendara sepeda motor, karena posisinya yang ada di garis depan membuat kendaraan tidak semberawut karena tertata dengan rapi. Namun kenyataan yang ada di lapangan terlihat bahwa Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang ada di persimpangan jalan lampu merah khususnya di jalan Brigjend Katamso simpang Juanda Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor yang disediakan ditempati oleh berbagai jenis kendaraan seperti Becak Bermotor, Mobil Pribadi, Angkot dan sebagainya. Hal ini menunjukkan bahwa Ruang Henti Khusus (RHK) sepeda motor belum mampu menciptakan kenyamanan bagi pengendara sepeda motor.

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas menjadi daya tarik tersendiri bagi peneliti untuk melakukan penelitian di lapangan sehingga melahirkan judul Analisa Pengaruh Ruang Henti Khusus Kendaraan Sepeda Motor Terhadap Kenyamanan di Persimpangan.

## 1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang tersebut di atas dapat dirumuskan masalah sebagai berikut :

1. Apakah terdapat pengaruh Ruang Henti Khusus terhadap kenyamanan pengguna sepeda motor di persimpangan dengan menggunakan metode analisis regresi linier ?
2. Apakah terdapat hubungan antara variabel bebas yang berpengaruh terhadap kenyamanan ?

## 1.3. Maksud dan Tujuan Penelitian

Sedangkan tujuan penelitian ini dilaksanakan adalah :

1. Untuk menganalisa pengaruh Ruang Henti Khusus terhadap kenyamanan pengguna sepeda motor di persimpangan dengan menggunakan metode analisa regresi linier
2. Untuk mengetahui hubungan antara variabel bebas yang berpengaruh terhadap kenyamanan

## 1.4. Manfaat Penelitian

Penelitian ini dilakukan dengan harapan bermanfaat, antara lain :

1. Sebagai bahan masukan bagi pemerintah agar benar-benar dapat mengawasi Ruang Henti Khusus (RHK) yang ada di setiap lampu merah.
2. Sebagai masukan bagi semua pengendara sepeda motor untuk menyadari akan fungsi Ruang Henti Khusus (RHK) dan merawat fasilitas tersebut dengan sebaik-baiknya.

3. Sebagai panduan atau referensi untuk mahasiswa ajaran baru yang ingin mengambil judul skripsi tentang Ruang Henti Khusus.
4. Sebagai informasi bagi masyarakat yang belum mengetahui fungsi dan kegunaan Ruang Henti Khusus di persimpangan.
5. Sebagai persyaratan bagi penulis dalam menyelesaikan tugas akhir di Fakultas Teknik Universitas Medan Area Medan.



## BAB II

### TINJAUAN PUSTAKA

#### 2.1. Advanced Stop Lines

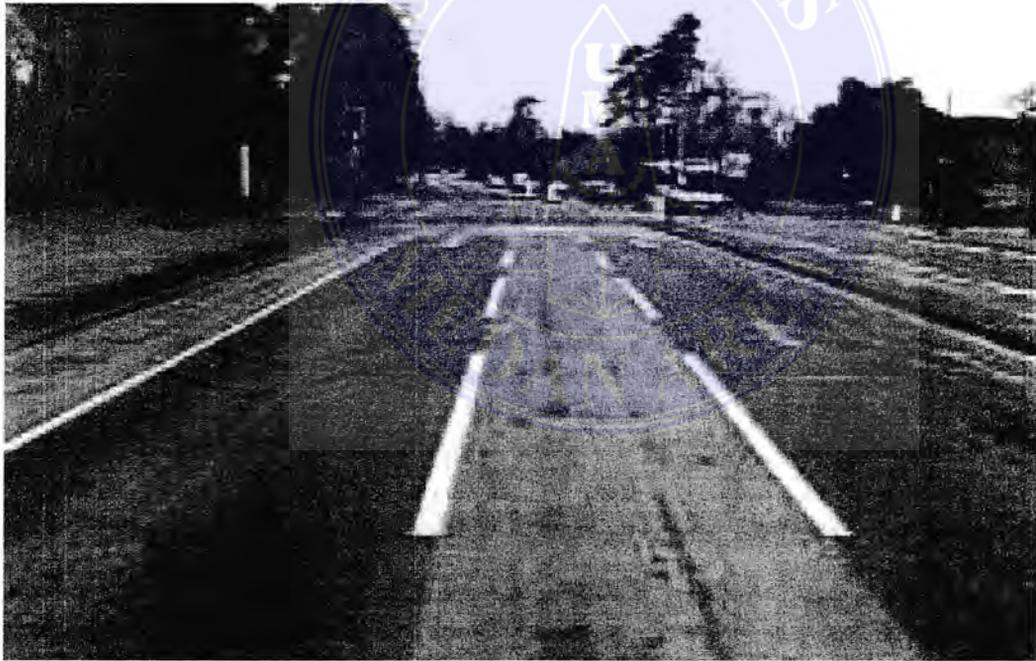
**Advanced Stop Lines (ASLs)** merupakan suatu fasilitas untuk sepeda yang didesain untuk memberikan prioritas kepada sepeda pada persimpangan bersinyal. Konsep ASLs ialah memisahkan sepeda dengan kendaraan bermotor lainnya, sehingga pengemudi dapat melihat keberadaan sepeda dan diharapkan dapat mengurangi tingkat kecelakaan yang terjadi pada saat waktu hijau (Wall et al, 2003). Beberapa tujuan di implementasikan ASLs ialah:

- a. Memberikan ruang penglihatan kepada pengemudi kendaraan bermotor sehingga dapat melihat pengendara sepeda.
- b. Mengizinkan pengendara sepeda untuk dapat melewati antrian dengan menggunakan lajur pendekat dan mengantri di bagian paling depan pada saat sinyal merah.
- c. Menempatkan para pengemudi sepeda ditempat yang lebih aman, terlihat oleh pengemudi kendaraan bermotor lainnya, dan tidak terkena polusi asap kendaraan bermotor lainnya.

Desain ASLs dibuat dengan membuat lajur pendekat sepeda dan menyediakan tanda atau simbol sepeda pada area tunggu di depan garis henti kendaraan bermotor. Beberapa desain ASLs juga dilengkapi dengan tulisan *cyclist* yang dicat pada area tunggu agar kendaraan bermotor tidak berhenti pada area tersebut dan mendorong pengguna sepeda untuk menggunakan fasilitas tersebut.

Pada salah satu lokasi, desain ASLs dibuat dengan warna merah pada permukaan jalan, baik pada lajur sepeda maupun pada area tunggunya (Wall et al., 2003).

Penerapan desain dengan menggunakan lajur pendekat ini dinilai penting khususnya untuk lengan persimpangan dengan arus kendaraan belok kiri yang besar serta arus sepeda menerus yang besar. Beberapa studi lain memperlihatkan proporsi pengguna sepeda yang besar yang menggunakan lajur pendekat sepeda untuk belok kiri atau lurus (Wheeler, 1995). Berdasarkan hasil penerapan tersebut ternyata ASLs memberikan kontribusi positif terhadap arus lalu lintas, yaitu mengurangi konflik lalu lintas antara sepeda dengan kendaraan bermotor lainnya (Wall et al., 2003).



**Gambar 2.1.** ASLs Dengan Lajur Pendekat di Tengah (Wall et al., 2003)

## 2.2. Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor

**Ruang Henti Khusus (RHK)** merupakan salah satu alternatif pemecahan masalah penumpukan sepeda motor pada persimpangan bersinyal (Idris,2007). Ruang Henti Khusus sepeda motor didesain untuk fasilitas ruang berhenti sepeda motor selama fase merah yang ditempatkan di antara garis henti paling depan dengan garis henti untuk antrian kendaraan bermotor roda empat.

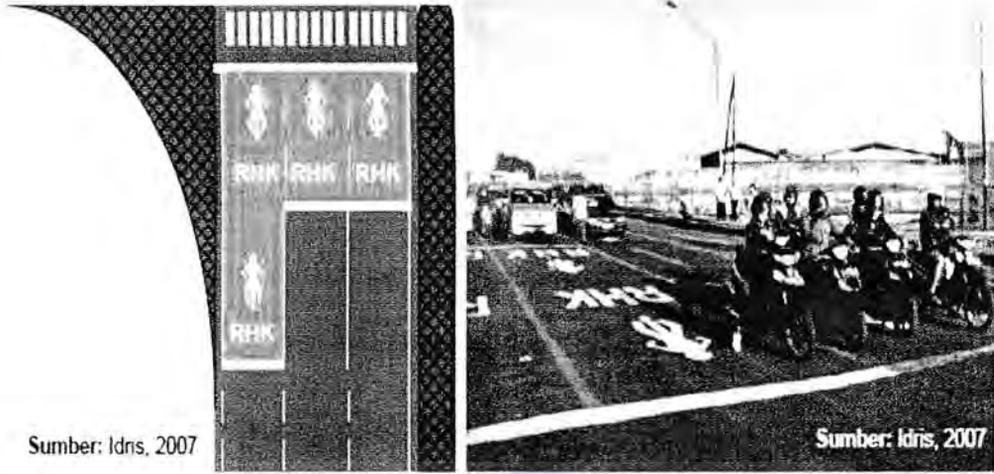
Ruang Henti Khusus dibatasi oleh garis henti untuk sepeda motor dan marka garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat lainnya. Kedua marka garis henti ditempatkan secara berurutan dan dipisahkan oleh suatu ruang dengan jarak tertentu. Di antara kedua garis henti ini, terbentuk suatu area penungguan selama fase merah, yang memungkinkan sepeda motor dapat menunggu di depan kendaraan bermotor lainnya di kaki persimpangan.

Model Ruang Henti Khusus untuk sepeda motor dikembangkan dari model *Advanced Stop Lines* (ASLs) untuk sepeda, yaitu fasilitas yang diperuntukkan bagi sepeda yang ditempatkan di depan antrian kendaraan bermotor (Wall GT et al, 2003). Model Ruang Henti Khusus yang akan dikembangkan dilengkapi dengan lajur pendekat yang dimaksudkan untuk memudahkan sepeda motor mendekati ke ruang penungguan (*reservoir*). Ruang Henti Khusus berfungsi untuk membantu sepeda motor langsung ke persimpangan secara efektif dan aman yang memungkinkan sepeda motor untuk bergerak lebih dahulu dari kendaraan roda empat dan membuat persimpangan bersih lebih dahulu.

Ruang Henti Khusus sepeda motor merupakan fasilitas ruang berhenti untuk sepeda motor selama fase merah yang ditempatkan di depan antrian kendaraan bermotor roda empat. Ruang Henti Khusus ditempatkan di depan garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat, akan tetapi penempatannya tidak melewati ujung pendekat persimpangan. Ruang Henti Khusus ini dibatasi oleh garis henti untuk sepeda motor dan marka garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat lainnya. Kedua marka garis henti ini ditempatkan secara berurutan dan dipisahkan oleh suatu ruang dengan jarak tertentu.

Prinsip penetapan perlunya Ruang Henti Khusus sepeda motor pada dasarnya diawali dengan asumsi meningkatnya jumlah sepeda motor yang digambarkan dengan volume penumpukan sepeda motor serta proporsi sepeda motor (Kementerian Pekerjaan Umum Perencanaan Teknis Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Simpang Bersinyal di Kawasan Perkotaan).

Di antara kedua garis henti ini, terbentuk suatu area penungguan selama fase merah, yang memungkinkan sepeda motor dapat menunggu di depan kendaraan bermotor lainnya di kaki persimpangan. Model Ruang Henti Khusus yang dikembangkan dilengkapi dengan lajur pendekat dimaksudkan untuk membantu memudahkan sepeda motor mendekati garis henti di mulut persimpangan. Dengan demikian, Ruang Henti Khusus berfungsi untuk membantu sepeda motor langsung ke persimpangan dengan mudah dan aman yang memungkinkan sepeda motor dapat bergerak lebih dahulu dari kendaraan roda empat dan membuat persimpangan bersih lebih dahulu.



**Gambar 2.2.** Model Ruang Henti Khusus pada uji coba di Persimpangan Soekarno Hatta Bandung (Pusjatan, 2007)

Ruang Henti Khusus yang ideal dilengkapi dengan lajur pendekat yang memiliki fungsi selain untuk area berhenti selama fase merah, juga berfungsi untuk menyalurkan sepeda motor ke Ruang Henti Khusus. Ukuran lajur pendekat dapat disesuaikan dengan kebutuhan, sedangkan posisinya dapat ditentukan dari proporsi sepeda motor yang bergerak. Bila proporsi sepeda motor lebih banyak yang bergerak lurus, lajur pendekat disarankan dari sebelah kiri namun bila proporsi pergerakannya lebih besar belok kanan maka lajur pendekatnya ditempatkan dari sebelah kanan.

### 2.2.1. Perancangan Teknis Desain Ruang Henti Khusus

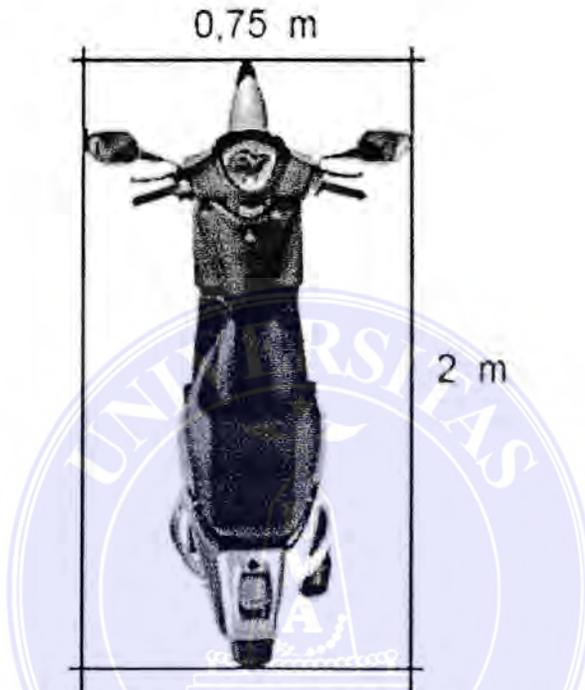
Dimensi Ruang Henti Khusus ditentukan dari dimensi ruang statis sepeda motor, sedangkan ruang statis sepeda motor diperoleh dari dimensi (panjang x lebar) rata-rata dari sepeda motor rencana. Sepeda motor rencana ditentukan dari populasi kelas sepeda motor terbanyak di Indonesia. Berdasarkan populasi,

klasifikasi sepeda motor yang paling banyak digunakan di Indonesia adalah jenis

sepeda motor dengan kapasitas silinder 110 – 125 cc. Dalam keadaan statis, kendaraan

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber  
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah  
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

rencana sepeda motor memiliki jarak antara (gap) sepeda motor yang diukur dari dua spion sebesar 0,75 m dan panjang 2 m sehingga area yang dibutuhkan adalah 1,5 m<sup>2</sup> (0,75 m x 2 m). Dimensi sepeda motor ditunjukkan pada Gambar 3 :



Gambar 2.3. Dimensi Sepeda Motor

Secara umum ada dua tipe Ruang Henti Khusus, yaitu tipe kotak dan tipe P. Ruang Henti Khusus tipe kotak didesain apabila proporsi sepeda motor disetiapi lajunya relatif sama. Ruang Henti Khusus tipe kotak didesain terletak di antara garis henti untuk sepeda motor dan garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat atau lebih. Ruang Henti Khusus tipe P adalah area Ruang Henti Khusus dengan perpanjangan pada pendekat simpang paling kiri yang berfungsi untuk menampung banyaknya volume sepeda motor yang bergerak di lajur kiri. Ruang Henti Khusus tipe P didesain terletak di antara garis henti untuk sepeda motor dan garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat atau lebih dan dengan perpanjangan pada pendekat simpang kiri empat meter.

## 2.2.2. Sosialisasi Ruang Henti Khusus

Tingkat keberhasilan Ruang Henti Khusus diantaranya ditentukan oleh sosialisasi pada saat setelah pelaksanaan atau uji coba Ruang Henti Khusus. Sosialisasi Ruang Henti Khusus dilakukan untuk memberitahukan fungsi dan keberadaan Ruang Henti Khusus sehingga tingkat keterisian Ruang Henti Khusus dapat dimaksimalkan dan tingkat pelanggaran di persimpangan dapat di minimalisir. Dalam penerapan uji coba skala penuh Ruang Henti Khusus sepeda motor, diperlukan beberapa tahapan kegiatan sosialisasi yang dimulai dari koordinasi dan perizinan banyak pihak terkait, seperti Dinas Perhubungan, Dinas Bina Marga, pihak Kepolisian dan sosialisasi terhadap pengguna sepeda motor.

Upaya memperkenalkan atau menyebarluaskan informasi mengenai Ruang Henti Khusus kepada masyarakat sebagai pengguna Ruang Henti Khusus dengan harapan proses sosialisasi Ruang Henti Khusus dimengerti dan dipahami secara utuh tentang fungsi dan manfaat Ruang Henti Khusus maka proses sosialisasi tidak hanya dilakukan pada awal pelaksanaan program saja, tetapi secara terus menerus sampai dengan akhir pelaksanaan program. Selain melalui sosialisasi secara langsung dengan masyarakat, sosialisasi dan penyebaran informasi Ruang Henti Khusus dapat dilakukan melalui media-media informasi. Saat ini cukup banyak media penyebaran informasi, baik media elektronik, media cetak, dan melalui rambu sosialisasi.

### 2.2.3. Manfaat Ruang Henti Khusus Bagi Pengendara Sepeda Motor

Ruang Henti Khusus memang sangat bermanfaat khususnya bagi pengendara sepeda motor, tentunya juga bagi pengendara lain seperti mobil minibus atau truck karena selama ini kita tahu bahwa sepeda motor saat lampu hijau ingin melaju paling depan, meliuk-liuk di antara ruang yang sempit. Hal ini dapat mengganggu laju kendaraan mobil karena bisa terjadinya rem mendadak dan tabrakan antara mobil yang lain.

Namun manfaat itu sendiri dikembalikan ke pengguna jalan bersangkutan. Adanya fasilitas ini takkan menjadi solusi bila pemakai jalan tetap tidak mengindahkannya. Belum lagi terkadang ada kendaraan roda empat yang ikut-ikutan berhenti di Ruang Henti Khusus.

### 2.2.4. Dampak Adanya Ruang Henti Khusus

Dampak *positive* semenjak adanya Ruang Henti Khusus di persimpangan bersinyal yaitu arus lalu lintas sepeda motor yang mulai kunjung stabil karena Ruang Henti Khusus dapat menampung kendaraan sepeda motor yang kunjung padat. Namun dampak *negative* juga pasti ada yaitu lahan tempat pemberhentian berkurang semenjak adanya Ruang Henti Khusus tersebut contohnya ruas jalan sedikit di perlebar ke depan dan belakang agar Ruang Henti Khusus menjadi panjang dan lebar dan dapat menampung kendaraan sepeda motor saat lampu merah berlangsung.

## 2.3. Pengertian Kenyamanan

### 2.3.1. Kenyamanan

Konsep tentang kenyamanan (*comfort*) sangat sulit untuk didefinisikan karena lebih merupakan penilaian responsif individu (Oborne, 1995). Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, nyaman adalah segar; sehat sedangkan kenyamanan adalah keadaan nyaman; kesegaran; kesejukan. Kolcaba (2003) menjelaskan bahwa kenyamanan sebagai suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia yang bersifat individual dan holistik. Dengan terpenuhinya kenyamanan dapat menyebabkan perasaan sejahtera pada diri individu tersebut.

Kenyamanan dan perasaan nyaman adalah penilaian komprehensif seseorang terhadap lingkungannya. Manusia menilai kondisi lingkungan berdasarkan rangsangan yang masuk ke dalam dirinya melalui keenam indera melalui syaraf dan dicerna oleh otak untuk dinilai. Dalam hal ini yang terlibat tidak hanya masalah fisik biologis, namun juga perasaan. Suara, cahaya, bau, suhu dan lain-lain rangsangan ditangkap sekaligus, lalu diolah oleh otak. Kemudian otak akan memberikan penilaian relatif apakah kondisi itu nyaman atau tidak. Ketidaknyamanan di satu faktor dapat ditutupi oleh faktor lain (Satwiko, 2009).

Sanders dan McCormick (1993) menggambarkan konsep kenyamanan bahwa kenyamanan merupakan suatu kondisi perasaan dan sangat tergantung pada orang yang mengalami situasi tersebut. Kita tidak dapat mengetahui tingkat kenyamanan yang dirasakan orang lain secara langsung atau dengan observasi melainkan harus menanyakan langsung pada orang tersebut mengenai seberapa

nyaman diri mereka, biasanya dengan menggunakan istilah-istilah seperti agak tidak nyaman, mengganggu, sangat tidak nyaman, atau mengkhawatirkan.

Berdasarkan uraian di atas dapat disimpulkan bahwa kenyamanan adalah suatu kontinum perasaan dari paling nyaman sampai dengan paling tidak nyaman yang dinilai berdasarkan persepsi masing-masing individu pada suatu hal yang dimana nyaman pada individu tertentu mungkin berbeda dengan individu lainnya.

(<http://repository.usu.ac.id/bitstream/123456789/41143/4/Chapter%20II.pdf>)

### 2.3.2. Keamanan dan Kenyamanan dalam Berkendara

Sepeda motor adalah suatu alat moda transportasi yang sangat diminati di kalangan masyarakat Indonesia terutama di kalangan menengah kebawah. Dibalik harganya yang murah, terjangkau dan bisa memperpendek waktu tempuh perjalanan karena dapat menyalip di ruang yang sempit khususnya saat mobil atau kendaraan berat lainnya terkena macet. Mungkin dengan banyak keunggulan, sepeda motor dapat membuat nyaman dan aman bagi pengendara.

Hal-hal yang harus diperhatikan dan dipersiapkan sebelum berkendara sepeda motor (<http://man1stabater34t3.blogspot.co.id/>), antara lain :

1. Pahami motor dan cara berkendaranya demi keamanan bersama
2. Menggunakan helm Standard Nasional Indonesia ( SNI )
3. Patuhi peraturan lalu lintas dan hormati pengendara lain
4. Menyalakan lampu depan dan belakang disaat berkendara walaupun pada saat siang hari atau malam hari agar terdeteksi oleh pengendara lain
5. Menggunakan atau memilih pakaian yang aman saat anda berkendara, tidak terlalu ketat ataupun longgar agar tidak mengganggu pergerakan pengendara.

## 2.4. Kerangka Pemikiran

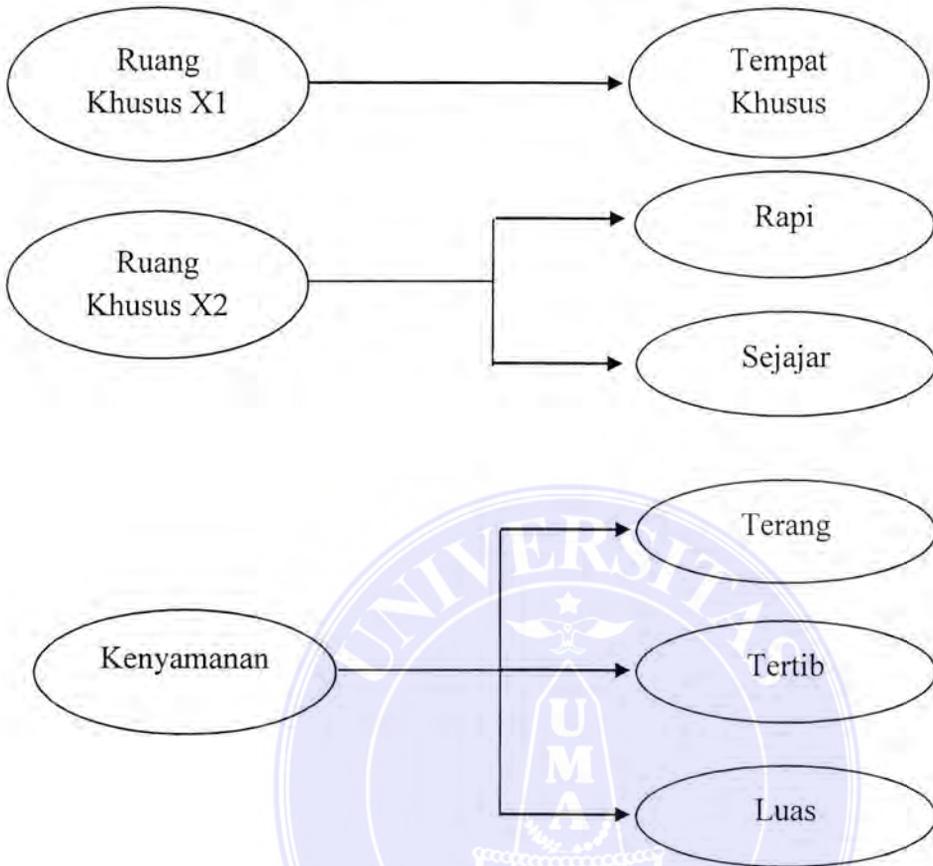
Ruang Henti Khusus (RHK) adalah tempat atau ruang yang diberikan secara khusus oleh pemerintah terhadap kendaraan sepeda motor yang ada di persimpangan jalan setiap lampu merah yang posisinya berada di depan dekat garis berhenti. Ruang Henti Khusus tersebut disediakan agar setiap kendaraan sepeda motor dapat berhenti saat lampu merah pada ruang khusus yang disediakan sehingga pemberhentian sepeda bermotor tertib dan rapi.

Adapun indikator dari Ruang Henti Khusus (RHK) adalah berhenti dengan khusus dan rapi, sejajar di tempat Ruang Henti Khusus.

Kenyamanan dalam berkendara baik sedang berjalan maupun saat berhenti sangat penting. Kenyamanan yang dimaksudkan adalah nyaman dari segala gangguan baik kemacetan dan kesemrawutan berkendara sehingga bagi pengendara memperoleh kenyamanan, ketenangan dan berkendara.

Kenyamanan bagi para pengendara khususnya sepeda motor dapat diciptakan dari berbagai hal, salah satunya adalah nyaman saat berhenti di lampu merah dengan menggunakan fasilitas Ruang Henti Khusus yang ada. Adapun indikator dari kenyamanan adalah terang, tertib, luas.

### 2.4.1. Indikator Ruang Henti Khusus , Kenyamanan



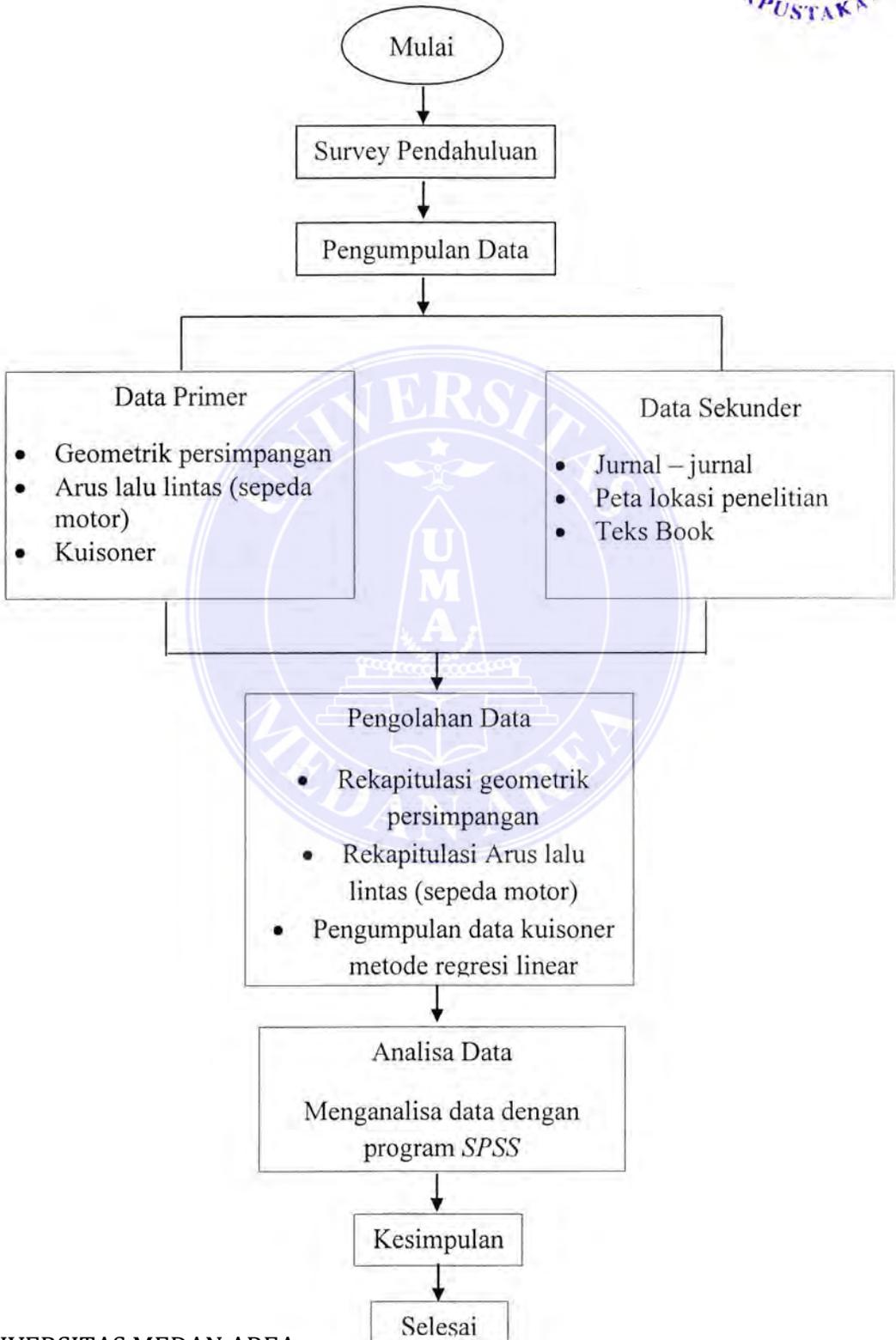
Gambar 2.4. Indikator X1 ( Tempat Khusus ) dan X2 ( Rapi dan Sejajar ) dan Y ( Kenyamanan )

### 2.5. Hipotesis

Hipotesis adalah kesimpulan sementara yang kebenarannya masih perlu dibuktikan melalui hasil penelitian. Adapun hipotesis dalam penelitian ini adalah terdapat pengaruh yang signifikan antara Ruang Henti Khusus terhadap kenyamanan pengguna sepeda motor.

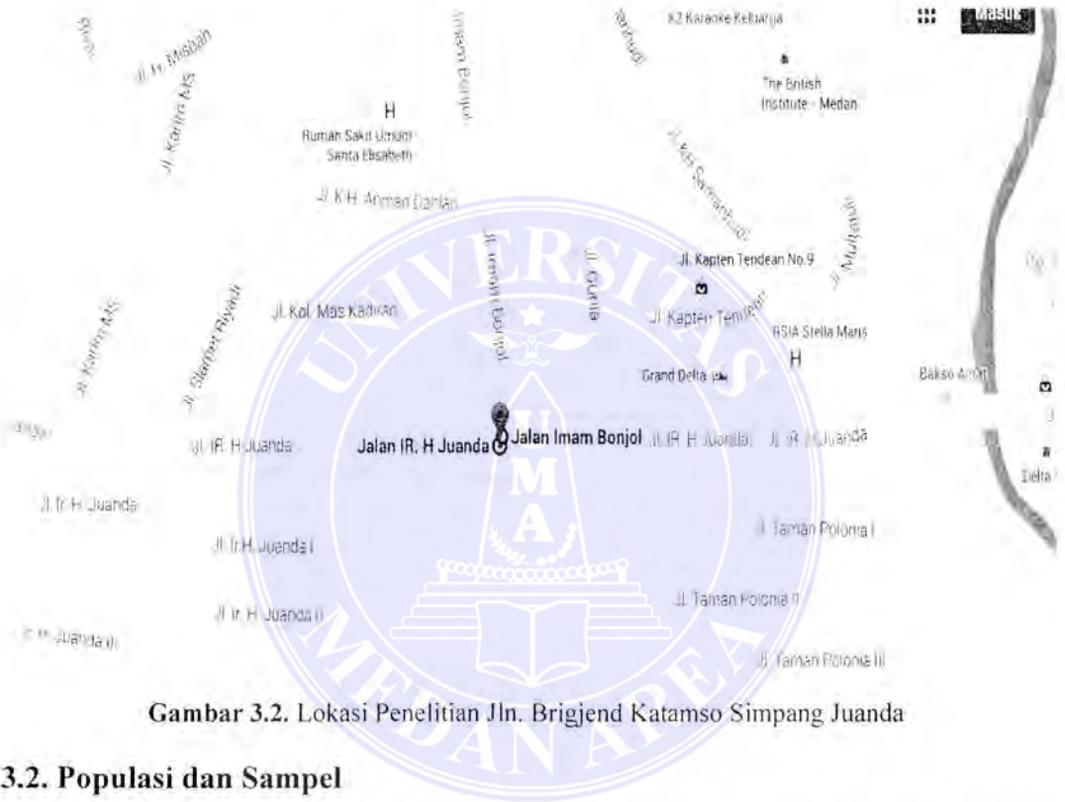


### BAB III METODOLOGI PENELITIAN



### 3.1. Lokasi Penelitian

Adapun yang menjadi lokasi atau tempat penelitian dilaksanakan di Jalan Brigjend Katamso Simpang Juanda Medan, dimana yang menjadi objek penelitian adalah pengaruh Ruang Henti Khusus Kendaraan Sepeda Motor terhadap Kenyamanan di Persimpangan.



Gambar 3.2. Lokasi Penelitian Jln. Brigjend Katamso Simpang Juanda

### 3.2. Populasi dan Sampel

Populasi adalah keseluruhan dari objek penelitian, sedangkan sampel adalah sebagian dari populasi, Pengambilan sampel dilakukan dengan *teknik sampling* atau sampel kebetulan yaitu siapa saja yang secara kebetulan bertemu dengan peneliti dapat digunakan sampel, bila di pandang orang yang kebetulan itu cocok sebagai sumber data. (Sugiono, 2003 : 77).

Dalam hal ini populasi adalah seluruh pengendara sepeda motor yang berhenti di Ruang Henti Khusus yang berjumlah lebih kurang 100 orang dan yang dijadikan sampel sebesar 100 orang.

### 3.3. Variabel Penelitian

Variabel dari penelitian ini adalah:

- a. Variabel Bebas  $X_1$  : Ruang Khusus (Tempat khusus)
- b. Variabel Bebas  $X_2$  : Ruang Henti Khusus (Rapi dan sejajar)
- c. Variabel Terikat Y : Kenyamanan

### 3.4. Teknik Pengumpulan Data

Pengumpulan data pada dasarnya merupakan suatu kegiatan operasional agar tindakannya masuk pada pengertian penelitian yang sebenarnya. Adapun teknik pengumpulan data yang digunakan sebagai berikut :

#### 1) Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Menurut pengumpulan data yang diperoleh dari objek buku-buku tulisan ilmiah yang mempunyai relevansi dengan masalah yang diteliti.

#### 2) Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Yaitu cara pengambilan data yang dilakukan secara langsung dengan mengadakan kunjungan baik kepada instansi yang terkait dengan masalah ini guna memperoleh data. Adapun teknik pengumpulan data dari penelitian ini adalah :

##### a. Observasi

Yaitu pengamatan langsung terhadap objek penelitian sehubungan dengan judul penelitian.

##### b. Wawancara (*Interview*)

Yaitu mengadakan tanya jawab langsung dengan pihak yang berwenang atau responden yang mengisi atau menjawab kuesioner agar memberikan data atau

c. Angket (*Questioner*)

Yaitu teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya, adapun pertanyaan yang diajukan adalah tentang Ruang Henti Khusus dan kenyamanan pengendara sepeda motor.

**3.4.1. Jadwal Survey Jumlah Arus Lalu Lintas Kendaraan Sepeda Motor yang Berhenti di Ruang Henti Khusus**

1). Sabtu 13 Agustus 2016

- Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Pukul 16.31 = 46 kendaraan sepeda motor

Pukul 16.43 = 37 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.01 = 49 kendaraan sepeda motor

2). Sabtu 13 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Pukul 17.13 = 46 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.24 = 37 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.34 = 49 kendaraan sepeda motor

3). Sabtu 13 Agustus 2016

- Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Pukul 17.46 = 69 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.55 = 71 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.01 = 76 kendaraan sepeda motor

4). Sabtu 13 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Hamid → Jln. Brigjend Katamso

Pukul 18.05 = 36 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.16 = 33 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.31 = 34 kendaraan sepeda motor

5). Senin 15 Agustus 2016

- Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Pukul 16.36 = 60 kendaraan sepeda motor

Pukul 16.42 = 57 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.03 = 55 kendaraan sepeda motor

6). Senin 15 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Pukul 17.09 = 56 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.24 = 48 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.34 = 45 kendaraan sepeda motor

7). Senin 15 Agustus 2016

- Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Pukul 17.41 = 70 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.46 = 67 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.04 = 79 kendaraan sepeda motor

8). Senin 15 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Hamid → Jln. Brigjend Katamso

Pukul 18.10 = 50 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.25 = 47 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.32 = 43 kendaraan sepeda motor

9). Selasa 16 Agustus 2016

- Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Pukul 16.37 = 53 kendaraan sepeda motor

Pukul 16.46 = 42 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.00 = 55 kendaraan sepeda motor

10). Selasa 16 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Pukul 17.11 = 53 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.25 = 42 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.31 = 50 kendaraan sepeda motor

11). Selasa 16 Agustus 2016

- Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Pukul 17.43 = 68 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.48 = 70 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.05 = 73 kendaraan sepeda motor

12). Selasa 16 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Hamid → Jln. Brigjend Katamso

Pukul 18.13 = 40 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.27 = 42 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.34 = 39 kendaraan sepeda motor

13). Kamis 18 Agustus 2016

- Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Pukul 16.33 = 55 kendaraan sepeda motor

Pukul 16.43 = 44 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.01 = 51 kendaraan sepeda motor

14). Kamis 18 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Pukul 17.11 = 50 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.25 = 43 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.31 = 48 kendaraan sepeda motor

15). Kamis 18 Agustus 2016

- Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Pukul 17.43 = 67 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.48 = 69 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.05 = 72 kendaraan sepeda motor

16). Kamis 18 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Hamid → Jln. Brigjend Katamso

Pukul 18.13 = 43 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.27 = 40 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.34 = 38 kendaraan sepeda motor

17). Jumat 19 Agustus 2016

- Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Pukul 16.32 = 59 kendaraan sepeda motor

Pukul 16.44 = 47 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.02 = 53 kendaraan sepeda motor

18). Jumat 19 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Pukul 17.10 = 53 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.77 = 47 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.30 = 52 kendaraan sepeda motor

19). Jumat 19 Agustus 2016

- Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Pukul 17.34 = 70 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.44 = 68 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.02 = 74 kendaraan sepeda motor

20). Jumat 19 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Hamid → Jln. Brigjend Katamso

Pukul 18.12 = 45 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.28 = 41 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.33 = 39 kendaraan sepeda motor

21). Sabtu 20 Agustus 2016

- Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Pukul 16.36 = 49 kendaraan sepeda motor

Pukul 16.47 = 40 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.04 = 51 kendaraan sepeda motor

22). Sabtu 20 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Pukul 17.07 = 51 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.26 = 47 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.32 = 40 kendaraan sepeda motor

23). Sabtu 20 Agustus 2016

- Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Pukul 17.38 = 67 kendaraan sepeda motor

Pukul 17.49 = 68 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.03 = 71 kendaraan sepeda motor

24). Sabtu 20 Agustus 2016

- Jln. Brigjend Hamid → Jln. Brigjend Katamso

Pukul 18.08 = 39 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.19 = 30 kendaraan sepeda motor

Pukul 18.29 = 38 kendaraan sepeda motor

### 3.4.2. Panjang dan Lebar Ruang Henti Khusus Sepeda Motor

1). Jln. Juanda Halat → Jln. Juanda Polonia

Panjang : 14 m 64 cm

Lebar Bawah : 7 m 30 cm

Lebar Atas : 7 m 60 cm

Pembatas Garis Putih Ruang Henti Khusus ke aspal : 1 m

Karena Ruang Henti Khusus ini memiliki tipe P

2). Jln. Brigjend Katamso → Jln. Brigjend Hamid

Panjang : 14 m 50 cm

Lebar Bawah : 6 m 55 cm

Pembatas Garis Putih Ruang Henti Khusus ke aspal : 1 m

Karena Ruang Henti Khusus ini memiliki tipe kotak

3). Jln. Juanda Polonia → Jln. Juanda Halat

Panjang : 14 m 77 cm

Lebar Bawah : 10 m 81 cm

Lebar Atas : 10 m 96 cm

Pembatas Garis Putih Ruang Henti Khusus ke aspal : 1 m

Karena Ruang Henti Khusus ini memiliki tipe P

- 4). Jln. Brigjend Hamid  $\longrightarrow$  Jln. Brigjend Katamso
- |  |              |
|--|--------------|
| Panjang  | : 14 m 94 cm |
| Lebar Bawah                                      | : 5 m 90 cm  |
| Pembatas Garis Putih Ruang Henti Khusus ke aspal | : 1 m        |
- Karena Ruang Henti Khusus ini memiliki tipe kotak

### 3.5. Teknik Analisa Data

Untuk mengetahui pengaruh penilaian Ruang Henti Khusus terhadap kenyamanan maka dapat dipakai perhitungan dengan menggunakan rumus analisis regresi linier berganda sebagai berikut :

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2,$$

Penulis mengolah data-data yang ada dengan menggunakan program SPSS (*Statistic Package for Social Science*) versi 23.00 dengan program tersebut sehingga lebih mudah mengolah data yang diperoleh.

#### 3.5.1. Program SPSS

Pada awalnya SPSS dibuat untuk keperluan pengolahan data statistik untuk ilmu-ilmu social, sehingga kepanjangan SPSS itu sendiri adalah *Statistikal Package for the Social Sciens*. Sekarang kemampuan SPSS diperluas untuk melayani berbagai jenis pengguna (*user*), seperti untuk proses produksi di pabrik, riset ilmu sains dan lainnya. Dengan demikian, sekarang kepanjangan dari SPSS *Statistikal Product and Service Solutions*. SPSS dapat membaca berbagai jenis data atau memasukkan data secara langsung ke dalam SPSS *Data Editor*.

Bagaimana pun struktur dari file data mentahnya, maka data dalam *Data Editor*

UNIVERSITAS MEDAN AREA

© Hak Cipta Di Lindungi Undang-Undang

Document Accepted 14/12/23

1. Dilarang Mengutip sebagian atau seluruh dokumen ini tanpa mencantumkan sumber  
2. Pengutipan hanya untuk keperluan pendidikan, penelitian dan penulisan karya ilmiah  
3. Dilarang memperbanyak sebagian atau seluruh karya ini dalam bentuk apapun tanpa izin Universitas Medan Area

SPSS harus dibentuk dalam bentuk baris (*cases*) dan kolom (*variables*). *Cases* berisi informasi untuk satu unit analisis, sedangkan variabel adalah informasi yang dikumpulkan dari masing-masing kasus.

SPSS adalah sebuah program aplikasi yang memiliki kemampuan analisis statistik cukup tinggi serta sistem manajemen data pada lingkungan grafis dengan menggunakan menu-menu deskriptif dan kotak-kotak dialog yang sederhana sehingga mudah untuk dipahami cara pengoperasiannya. Beberapa aktivitas dapat dilakukan dengan mudah dengan menggunakan *pointing* dan *clicking mouse*.

SPSS banyak digunakan dalam berbagai riset pemasaran, pengendalian dan perbaikan mutu (*quality improvement*), serta riset-riset sains. SPSS pertama kali muncul dengan versi PC (bisa dipakai untuk komputer *desktop*) dengan nama SPSS/PC+ (versi DOS). Tetapi, dengan mulai populernya sistem operasi windows. SPSS mulai mengeluarkan versi *windows* (mulai dari versi 6.0 sampai versi terbaru sekarang).

### 3.5.2. Pengertian SPSS

Menurut Th. Ari Prabawati ( 2010 ) menyatakan SPSS ( *Statistical Product and Service Solutions* ) adalah *software* pengolah data statistik dengan cara penggunaan yang mudah. SPSS banyak dipakai karena fiturnya lengkap dan mudah untuk digunakan dalam pemecahan, pengolahan, dan akses data. Cara kerjanya juga sederhana, yaitu dengan data yang kita input akan dianalisis dengan suatu paket analisis oleh SPSS. SPSS merupakan bagian integral tentang proses analisis yang menyediakan akses data, persiapan dan manajemen data, analisis data dan pelaporan.

### 3.6. Metode Analisis Regresi

#### 3.6.1. Analisis Regresi

Istilah regresi pertama kali diperkenalkan oleh Francis Galton. Menurut Galton, analisis regresi berkenaan dengan studi ketergantungan dari suatu variabel yang disebut tak bebas (*dependent variable*), pada satu atau lebih variabel, yaitu variabel yang menerangkan dengan tujuan untuk memperkirakan ataupun meramalkan nilai-nilai dari variabel yang menerangkan sudah diketahui. Variabel yang menerangkan sering disebut variabel bebas (*independent variable*).

Untuk mengukur besarnya pengaruh variabel bebas terhadap variabel tergantung dan memprediksi variabel tergantung dengan menggunakan variabel bebas. Gujarati ( 2006 ) mendefinisikan analisis regresi sebagai kajian terhadap hubungan satu variabel yang disebut sebagai variabel yang diterangkan (*the explained variabel* ) dengan satu atau dua variabel yang menerangkan (*the explanatory* ). Variabel pertama disebut juga sebagai variabel tergantung dan variabel kedua disebut juga variabel bebas. Jika variabel bebas lebih dari satu, maka analisis regresi disebut regresi linear berganda. Disebut berganda karena pengaruh beberapa variabel bebas akan dikenakan variabel tergantung.

#### 3.6.2. Regresi Linier Berganda

Regresi linier berganda adalah analisis regresi yang menjelaskan hubungan antara peubah respon (*variable dependent* ) dengan faktor-faktor yang mempengaruhi lebih dari satu prediktor (*variable independent* ) (Sugiyono. 2009). Regresi yang memiliki satu variabel dependen dan dua atau lebih variabel independen.

Model persamaan regresi linier sederhana dengan rumus sebagai berikut :

$$Y = a + b_1 x_1 + b_2 x_2$$



## BAB V

### KESIMPULAN

#### 5.1. Kesimpulan

Setelah membahas dan menganalisa data-data yang diuraikan tersebut, maka selanjutnya penulis membuat beberapa kesimpulan, antara lain sebagai berikut :

- Variabel Tempat Khusus (X1) terhadap kenyamanan lebih kecil dari kerapian dan sejajar (X2) terhadap kenyamanan (Y) yang ditunjukkan pada angka berikut (  $0,080 < 0,271$  ), maka *independent variable* kerapian dan sejajar (X2) lebih berpengaruh terhadap kenyamanan bagi pengendara sepeda motor dibandingkan dengan penilaian Tempat Khusus (X1).
- Variabel Tempat Khusus (X1) dan Variabel Rapi dan Sejajar (X2) memiliki hubungan yang positif dan hal ini sesuai dengan hipotesis yang ada. Dengan demikian hasil hipotesis tersebut diterima yang ditunjukkan dengan nilai F hitung lebih besar dari F Tabel yakni  $= 5,050 > 3,09$ .
- Kenyamanan merupakan wujud kepuasan pengendara, dan kenyamanan ini tergantung dari perasaan seseorang berhubungan dengan fasilitas yang diterima.

## 5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan tersebut, penulis juga mengemukakan beberapa saran yang mungkin bermanfaat bagi pembaca, khususnya para pengendara sepeda bermotor, sebagai berikut :

- Penilaian Ruang Henti Khusus sebaiknya dibuat, dijaga dan dipantau dengan baik sehingga Ruang Henti Khusus dapat dimanfaatkan secara efektif dan efisien bagi pengendara sepeda motor.
- Pengendara sepeda motor merupakan faktor tertentu terhadap kenyamanan menggunakan fasilitas Ruang Henti Khusus, oleh karena itu hendaknya dapat dimanfaatkan dengan baik sesuai dengan fungsinya.
- Pengendara lain seperti roda empat atau roda tiga hendaknya tidak memanfaatkan Ruang Henti Khusus bagi sepeda motor untuk menghindari kemacetan, ketertiban, kenyamanan bagi pengendara.
- Sebaiknya sebagai pengendara yang baik kita wajib menjaga atau memelihara rambu-rambu lalu lintas dan tidak merusaknya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amelia Sri S.T, M.T & Mulyadi Agah Muhammad S.T, M.T. 2012. *Fasilitas Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Persimpangan Bersinyal di Perkotaan* :Bandung.
- Departemen Pekerjaan Umum, 1997, *Manual Kapasitas Jalan Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum.
- Idris, M, Laporan Akhir, 2007, *Pengembangan Standar Lajur Sepeda Motor pada Ruas Jalan dan Persimpangan*, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Departemen Pekerjaan Umum, Bandung.
- Idris, M. 2007, *Pengaruh Ruang Henti Khusus Sepeda Motor terhadap Konflik Lalu lintas pada Satu Persimpangan Bersinyal di Bandung*. Tesis Magister: Institut Teknologi Bandung.
- Idris Muhammad. 2009. *Penerapan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Persimpangan Bersinyal*. Direktorat Jenderal BinaMarga. Puslitbang Jalan dan Jembatan : Bandung
- Katili, Tan, 2011, *Pengaruh Implimentasi RHK Terhadap Arus Lalu lintas di Simpang Bersinyal Pasir Kaliki-Pasteur Bandung*. Bandung: Universitas Katolik Parahyangan
- Laporan Akhir (2007), *Pengembangan Standar Lajur Sepeda Motor pada Ruas Jalan dan Persimpangan*, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Departemen Pekerjaan Umum, Bandung.
- Mulyadi, A, Laporan Akhir, 2011, *Kajian Lajur Khusus Sepeda Motor di Ruas Jalan Primer Perkotaan*, Puslitbang Jalan dan Jembatan, Kementrian Pekerjaan Umum, Bandung.

- Ngurah Arya Kepakisan. 2013. *Perancangan Lajur Khusus Sepeda Motor dan Ruang Henti Khusus Sepeda Motor pada Persimpangan Jalan Laswi-RE. Martadinata-Jendral Achmad Yani Kota Bandung*. Politeknik Negeri Bandung : Bandung
- Oglesby, Clarkson H dan Hicks, R. G., 1998, *Teknik Jalan Raya*. Jakarta: Penerbit Erlangga.
- Pateduk, U.S, 2011, *Evaluasi Kinerja Ruang Henti Khusus pada Simpang Pasteur-Pasir Kaliki dan Simpang Ahmad Yani-Laswi Bandung*. Bandung: Universitas Kristen Maranatha.
- Prof. Dr. Sugiyono. 2010 *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D*. ALFABETA Bandung.
- Sarwono, Sarlito Wirawan. 1991. *Pengantar Umum Psikologi*. Jakarta: Bulan Bintang (Hal.89). Departemen Pekerjaan Umum, 2012, *Modul Pelatihan Monitoring dan Evaluasi RHK*, Bandung.
- Susilo, B.H, 2011, *Rekayasa Lalu lintas*. Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti
- Tamin Z. Ofyar. 2008. *Perencanaan, Pemodelan & Rekayasa Transportasi, Teori, Contoh Soal Dan Aplikasi* .Bandung : Penerbit ITB Institut Teknologi Bandung.