

ABSTRAK

EFEKTIVITAS RUANG HENTI KHUSUS DALAM MENCIPTAKAN TERTIB LALU LINTAS DI KOTA BANDAR LAMPUNG

(Dian Permata Sari, Drs. Berchah Pitoewas, Hermi Yanzi)

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menjelaskan bagaimana efektivitas ruang henti khusus (RHK) dalam menciptakan tertib lalulintas di Kota Bandar Lampung. Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode deskriptif kuantitatif. populasi penelitian ini adalah Polisi Lalu Lintas Direktorat Polda Lampung dengan sampel yang diambil sebanyak 25% dari jumlah populasi yaitu 201 responden. Pengumpulan data yang digunakan adalah angket dan teknik penunjangnya adalah wawancara dan angket. Variabel bebas dalam penelitian ini adalah Efektivitas Ruang Henti Khusus dan Variabel terikat dalam penelitian ini adalah tertib Ruang Henti Khusus.

Hasil penelitian ini adalah menunjukkan bahwa efektivitas ruang henti khusus di Kota Bandar Lampung adalah tidak efektif. Hal ini dapat dilihat dari hasil pemahaman, tanggapan, dan harapan pihak polisi di Direktorat Polda Lampung terhadap penerapan ruang henti khusus. Sebagian besar masyarakat setuju akan penghapusan ruang henti khusus karena masih banyak masyarakat yang kurang memahami apa yang dimaksud dengan ruang henti khusus. Masyarakat menganggap bahwa Ruang Henti Khusus kendaraan roda dua tidak berfungsi dengan efektif dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

Kata kunci: *efektivitas, ruang henti khusus, lalu lintas*

ABSTRACT

EFFECTIVENESS OF EXCLUSIVE STOP SPACE IN CREATING AN ORDERED TRAFFIC IN BANDAR LAMPUNG

(Dian Permata Sari, Drs. Berchah Pitoewas, Hermi Yanzi)

This study aims to know and explain how the effectiveness of exclusive stop space (ESP) in creating ordered traffic in Bandar Lampung City. In this study the author used quantitative descriptive method. The research population was Traffic Police Directorate of Lampung Police with samples taken were 25% from number of population that was 201 respondent. data collection used was questionnaire and its supporting technique were interview and questionnaire. The independent variable in this research was the Effectiveness of the Exclusive Stop Space and the dependent variable in this study was the order of the Exclusive Stop Space.

The results of this study indicate that the effectiveness of exclusive stop space in Bandar Lampung City is ineffective. This can be seen from the result of understanding, responses, and expectations of the police in the Directorate of Lampung Police on the application of exclusive stop space. most of the people agreed to the elimination of the exclusive stop space because there are still many people who do not understand what is meant by the special stopping room. the citizen considers that the Exclusive Stop space of two-wheeled vehicles does not work effectively in overcoming traffic congestion problem in Bandar Lampung City.

Keywords: *effectiveness, exclusive stop space, traffic*

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Lalu Lintas merupakan topik pembahasan yang sangat menarik untuk diperbincangkan. Karena banyak sekali kasus pelanggaran yang terjadi pada peraturan lalu lintas dan hal ini tidak asing lagi untuk didengar. Kondisi seperti

ini bukan hanya terjadi di era modern, dimana pertumbuhan kendaraan yang ada dijalanan sudah sangat pesat. Namun, sejak Indonesia belum merdeka, lalu lintas sudah dianggap sebagai sebuah persoalan yang perlu mendapat perhatian khusus.

Kendaraan jenis roda dua atau sepeda motor, masih menjadi alat transportasi favorit dikalangan masyarakat. Seiring dengan banyaknya masyarakat yang memanfaatkan sepeda motor sebagai sarana transportasi sehari-hari tidak diimbangi dengan sikap bertanggung jawab dan patuh terhadap tata tertib berlalu lintas yang benar menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Perilaku tidak tertib berlalu lintas banyak menyebabkan terjadinya kecelakaan. Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam pasal 258 telah dijelaskan bahwa “Masyarakat wajib berperan serta dalam pemeliharaan sarana dan prasarana jalan, pengembangan disiplin dan etika berlalu lintas, dan berpartisipasi dalam pemeliharaan Keamanan, Keselamatan, Ketertiban, dan Kelancaran Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Rendahnya kesadaran masyarakat terhadap peraturan lalu lintas menjadi tanggung jawab banyak pihak seperti pemerintah, pihak kepolisian lalu lintas (Polantas), dan pengguna kendaraan roda dua ataupun pengguna kendaraan roda empat. Seperti yang tercantum dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 dalam pasal 213 ayat 1 dijelaskan bahwa “Pemerintah wajib

mengawasi kepatuhan Pengguna Jalan untuk menjaga kelestarian lingkungan hidup dalam penyelenggaraan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan”.

Faktor terjadinya pelanggaran lalu lintas yang dilakukan masyarakat disebabkan oleh faktor ketidakdisiplinan, faktor kelalaian, faktor ketidakpahaman, faktor sarana dan prasarana jalan, faktor kelalaian dan faktor tidak tertib lalu lintas. Faktor ketidakdisiplinan, pada umumnya setiap orang mengetahui mengenai adanya peraturan tata cara berlalu lintas, tetapi tidak sedikit pengendara mengabaikan peraturan lalu lintas itu sendiri, seperti menyerobot lampu pengatur lalu lintas, melewati batas zebra cross, tidak berada posisi di Ruang Henti Khusus (RHK) untuk kendaraan sepeda motor atau Pengendara roda empat yang berada di Ruang Henti Khusus Sepeda Motor sehingga banyak pelanggaran lalu lintas yang terjadi.

Pada awal tahun 2013 beberapa kota besar di Indonesia telah menerapkan peraturan lalu lintas baru, yaitu Ruang Henti Khusus (RHK) Sepeda Motor, seperti Denpasar, Bandung, Palembang, Medan, Semarang, Purwokerto, Jepara, Kudus, dan Cirebon. Melihat kemajuan dari peraturan RHK Dinas Perhubungan dan Polresta Bandar Lampung bekerja sama dengan Direktorat Lalu Lintas Polda Lampung untuk menerapkan peraturan yang sama di Kota Bandar Lampung.

Tujuan dari dibuatnya RHK sendiri yaitu untuk menertibkan sepeda motor yang berhenti di lampu pengatur lalu lintas. Selain lebih tersusun rapi, dengan adanya ruang henti khusus sepeda motor ini juga dapat meminimalisir resiko kecelakaan akibat dari penyerobotan jalan dari masing-masing persimpangan. RHK dapat bermanfaat untuk meleraikan kemacetan pula karena dengan adanya RHK ini para pengemudi kendaraan roda dua berada paling depan sehingga memungkinkan kan

tidak ada penyerobotan atau saling mendahului antar roda dua dan roda empat.

Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menjelaskan bagaimana Efektivitas Ruang Henti Khusus (RHK) dalam Menciptakan Tertib Lalu Lintas di Kota Bandar Lampung.

Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Ruang Lingkup Ilmu

Ruang lingkup ilmu dalam penelitian ini adalah ilmu pendidikan, khususnya Pendidikan Pancasila dan Kewarganegaraan dengan bidang kajian Pendidikan Kewarganegaraan dan Hukum Kemasyarakatan, karena berkaitan dengan perilaku bermasalah dan pengetahuan Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang menjelaskan bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan marka jalan.

Waktu Penelitian

Pelaksanaan penelitian ini dilaksanakan sejak dikeluarkannya surat izin penelitian pendahuluan oleh Dekan FKIP Universitas Lampung Nomor: 8368/UN26/3/PL/2016 pada tanggal 23 Desember 2016 sampai 18 September 2017 dengan nomor surat 6608/UN26.13/PN.01.00/2017.

TINJAUAN PUSTAKA

Deskripsi Teori

1. Efektivitas

Efektivitas merupakan unsur pokok untuk mencapai tujuan atau sasaran yang telah ditentukan di dalam setiap organisasi, kegiatan ataupun program. Disebut efektif

apabila tercapai tujuan ataupun sasaran seperti yang telah ditentukan. Hal ini sesuai dengan pendapat H. Emerson yang dikutip Soewarno Handayani S. (2006:16) yang menyatakan bahwa "Efektivitas adalah pengukuran dalam arti tercapainya tujuan yang telah ditentukan sebelumnya."

Efektivitas memiliki arti berhasil atau tepat guna. Efektif merupakan kata dasar, sementara kata sifat dari efektif adalah efektivitas. Menurut Effendy (2008:14) mendefinisikan efektivitas sebagai berikut: "Komunikasi yang prosesnya mencapai tujuan yang direncanakan sesuai dengan biaya yang dianggarkan, waktu yang ditetapkan dan jumlah personil yang ditentukan"

Menurut Sedarmayanti (2009:109) "efektivitas sebagai suatu ukuran yang memberikan gambaran seberapa jauh target dapat dicapai". Dari pendapat beberapa ahli di atas dapat disimpulkan bahwa efektivitas adalah suatu tolak ukur keberhasilan (kuantitas, kualitas dan waktu) dari suatu usaha atau tindakan dalam mewujudkan tujuan yang akan dicapai.

2. Ruang Henti Khusus (RHK)

Ruang Henti Khusus (RHK) untuk sepeda motor adalah sebuah marka jalan yang dibuat di dekat lampu pengatur lalu lintas (*traffic light*). Biasanya diberi warna dasar merah dan diberi tanda atau gambar sepeda motor. Marka tersebut merupakan salah satu fasilitas bagi sepeda motor untuk berhenti di persimpangan selama lampu berwarna merah.

RHK merupakan salah satu alternatif pemecah masalah penumpukan sepeda motor pada persimpangan bersinyal (Idris, 2007). RHK merupakan fasilitas ruang berhenti untuk sepeda motor selama fase merah yang ditempatkan di depan antrian kendaraan bermotor roda empat. RHK ditempatkan di depan garis henti untuk

kendaraan roda empat, akan tetapi penempatannya tidak melewati ujung pendekat persimpangan. RHK ini dibatasi oleh garis henti untuk sepeda motor dan marka garis henti untuk kendaraan roda empat lainnya. Kedua marka garis henti ini ditempatkan secara berurutan dan dipisahkan oleh suatu ruang dengan jarak tertentu. RHK merupakan pengembangan dari *Advanced Stop Lines* (ALSs) untuk sepeda, yaitu fasilitas yang diperuntukkan bagi sepeda yang ditempatkan di depan antrian kendaraan bermotor (Wall et al., 2003).

3. Tipikal Desain RHK Sepeda Motor

Secara umum ada dua tipe RHK, yaitu RHK tipe kotak dan RHK dengan tipe P. RHK tipe kotak didesain apabila proporsi sepeda motor disetiap lajunya relatif sama. RHK tipe kotak didesain terletak di antara garis henti untuk sepeda motor dan garis henti untuk kendaraan bermotor roda empat atau lebih. 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. RHK 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.

4. Sosialisasi RHK

Tingkat keberhasilan RHK diantaranya ditentukan oleh sosialisasi pada saat setelah pelaksanaan atau uji coba RHK. Sosialisasi RHK dilakukan untuk memberitahukan fungsi dari keberadaan RHK sehingga tingkat keterisian RHK dapat dimaksimalkan dan tingkat pelanggaran di persimpangan dapat di minimalisir. Dalam penerapan uji coba skala penuh RHK 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 RHK kepada masyarakat sebagai pengguna RHK dengan harapan proses sosialisasi RHK dimengerti dan dipahami secara utuh tentang fungsi dan manfaat RHK 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 penyebarluasan informasi RHK dapat dilakukan melalui media-media informasi. Saat ini cukup banyak media penyebarluasan informasi, baik media elektronik, media cetak, dan melalui rambu sosialisasi.

5. Kendala Keberhasilan Penerapan RHK Sepeda Motor

beberapa permasalahan dalam penerapan RHK sepeda motor, yaitu

- a. Kondisi volume lalu lintas melebihi kapasitas Pada kondisi lalu lintas yang sangat padat, sehingga arus lalu lintas banyak mengalami kemacetan, kondisi ini dapat menyebabkan RHK tidak berfungsi efektif. Rekomendasi untuk mengatasi masalah ini adalah dengan meningkatkan kapasitas persimpangan tersebut, misalnya melebarkan dimensi persimpangan, meningkatkan pengaturan lalulintas, membuat fly over, dan lainnya.
- b. Masih adanya pengendara kendaraan roda empat yang berhenti di area RHK, sehingga menghalangi sepeda motor yang akan memasuki area RHK, serta perilaku pengendara sepeda motor yang melewati marka melintang garis henti masih kerap terjadi. Solusi yang direkomendasikan untuk pemecahan masalah tersebut yaitu dengan memberikan sosialisasi tentang

rambu-rambu dan marka lalu lintas khususnya tentang RHK.

6. Pengertian Tata Tertib

Menurut Adiwimarta dalam prayoga (2000:14) adalah “peraturan-peraturan yang harus ditaati dan dilaksanakan”.

Menurut Meichati (1980:151) “tata tertib adalah peraturan yang mengikat seseorang atau kelompok, guna menciptakan keamanan, ketentraman, orang tersebut atau sekelompok orang tersebut”.

Menurut Kamaruzaman dalam Sujanto Bejo (2001:54) “peraturan adalah sesuatu yang disepakati dan mengikat sekelompok orang atau lembaga dalam rangka mencapai suatu tujuan dalam hidup bersama. Peraturan juga berarti suatu tatanan yang bertujuan untuk menjadikan teratur secara struktur maupun sistematis dari suatu proses yang di jalan”.

7. Pengertian Lalu Lintas

Secara harafiah istilah lalu lintas dapat diartikan sebagai gerak (bolak-balik) manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan umum. Untuk memahami pengertian lalu lintas tersebut, penulis mengemukakan beberapa pengertian lalu lintas baik menurut Undang-Undang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan (UU LLDAJ), maupun pendapat pakar hukum. Menurut pasal 1 angka 1 UU LLDAJ, “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas Lalu Lintas, Angkutan Jalan, Prasarana Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Kendaraan, Pengemudi, Pengguna Jalan, serta pengelolaannya”

Kemudian pasal 1 angka 2 UU LLDAJ, “Lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan”.

Menurut UU LLDAJ pasal 3 “Lalu Lintas dan Angkutan Jalan diselenggarakan dengan tujuan :

- a. Terwujudnya pelayanan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang aman, selamat, tertib, lancar, dan terpadu dengan moda angkutan lain untuk mendorong perekonomian nasional, memajukan kesejahteraan umum, memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, serta mampu menjunjung tinggi martabat bangsa.
- b. Terwujudnya etika berlalu lintas dan budaya bangsa.
- c. Terwujudnya penegakan hukum dan kepastian hukum bagi masyarakat.

Sementara menurut W.J.S. Poerwodarminto (1976 : 164) bahwa lalu lintas adalah:

1. Perjalanan bolak-balik.
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya.
3. Perhubungan antara sebuah tempat.

Dari definisi di atas dapat disimpulkan bahwa lalu lintas adalah setiap hal yang memiliki kaitannya dalam menggunakan sarana di ruang lalu lintas jalan sebagai suatu sarana utama untuk tujuan yang ingin dicapai.

METODOLOGI PENELITIAN

1. Metodologi Penelitian

Metode yang digunakan dalam penelitian adalah metode kuantitatif karena metode ini sudah cukup lama digunakan sehingga sudah mentradisi sebagai metode positivisme karena berlandaskan pada filsafat positivisme, metode ini sebagai metode ilmiah, objektif, terukur, rasional dan sistematis. Metode ini juga disebut metode discovery, karena dengan metode ini dapat ditemukan dan dikembangkan berbagai iptek baru”. (Sugiyono, 2016:13).

2. Populasi dan Sampel

a. Populasi

Menurut Margono (2010:118) “Populasi adalah seluruh data yang menjadi perhatian kita dalam suatu ruang lingkup dan waktu yang kita tentukan”. Menurut Sukmadinata (2011:250) mengemukakan bahwa “populasi adalah kelompok besar dan wilayah yang menjadi lingkup penelitian kita. Populasi merupakan salah satu komponen terpenting dalam sebuah penelitian mengingat populasi akan menentukan validitas data dalam penelitian”. Menurut Husaini Usman (2006:181) “Populasi adalah semua nilai baik hasil perhitungan maupun pengukuran baik kuantitatif maupun kualitatif, dari karakteristik tertentu mengenai sekelompok objek yang lengkap dan jelas.

b. Sampel Penelitian

Suharsimi Arikunto (2002: 109), mengatakan bahwa “sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti, dinamakan penelitian sampel apabila kita bermaksud menggeneralisasikan hasil penelitian sampel, yang dimaksud menggeneralisasikan adalah mengangkat kesimpulan penelitian sebagai sesuatu yang berlaku bagi populasi”. Pendapat lain dari Sugiyanto (2009: 118) mengatakan “sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut”.

Menurut Suharsimi Ari Kunto (2002: 170) “apabila subjek kurang dari 100 lebih baik diambil semuanya sehingga penelitiannya merupakan penelitian populasi. Jika subjeknya besar atau lebih dari seratus dapat diambil antara 10-15% atau 20 – 25% atau lebih”.

3. Variabel Penelitian

Menurut Suharsimi Arikunto dalam kutipan Rita Oktaviani (2012:35) “variabel penelitian adalah suatu penelitian atau apa yang menjadi titik perhatian suatu penelitian” jadi variabel penelitian adalah

segala sesuatu yang mempunyai nilai, dan yang menjadi titik perhatian dalam suatu penelitian. Variabel yang digunakan dalam penelitian ini adalah variabel bebas dan variabel terikat, yaitu:

a. Variabel bebas (X)

Variabel bebas dalam penelitian ini adalah Efektivitas (X) :

1. Kendaraan roda dua berada di dalam RHK
2. Kendaraan roda empat berada di luar RHK

b. Variabel Terikat (Y)

Variabel terikat dalam penelitian ini yaitu Ruang Henti Khusus (Y) :

1. Tertib Ruang Henti Khusus
2. Tidak Tertib Ruang Henti Khusus

4. Definisi Konseptual Variabel

Definisi konseptual dalam penelitian ini adalah :

1. Efektivitas adalah suatu ukuran keberhasilan dalam melaksanakan suatu tujuan dan digunakan untuk memberi batasan dari segi hasil dan dampak yang dicapai.
2. Ruang Henti Khusus (RHK) untuk sepeda motor adalah sebuah marka jalan yang dibuat di dekat lampu pengatur lalu lintas (*traffic light*). Biasanya diberi warna dasar merah dan diberi tanda atau gambar sepeda motor. Marka tersebut merupakan salah satu fasilitas bagi sepeda motor untuk berhenti di persimpangan selama lampu berwarna merah.

5. Definisi Operasional Variabel

1. Ruang Henti Khusus
RHK merupakan marka jalan yang berada di dekat lampu pengatur lalu lintas diberi warna dasar merah dan diberi tanda atau gambar sepeda motor. RHK merupakan salah satu

fasilitas bagi sepeda motor untuk berhenti di persimpangan selama lampu pengatur lalu lintas berwarna merah sehingga membantu kendaraan roda dua lebih teratur dan tertib lalu lintas pada lampu pengatur lalu lintas sehingga dapat meminimalisir resiko kecelakaan akibat dari penyerobotan atau saling mendahului antar roda dua dan roda empat.

2. Tertib Lalu Lintas

Tertib lalu lintas adalah peraturan yang harus ditaati dalam berkendara di jalan raya dengan memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, menggunakan perlengkapan berkendara yang lengkap dan motor sesuai dengan Standar Nasional Indonesia.

6. Teknik Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang terpercaya digunakan berbagai macam teknik pengumpulan data, data penelitian ini menggunakan teknik pengumpulan data yang terbagi dalam dua golongan besar yaitu:

a. Teknik Angket

Menurut Sugiyono (2009:199) “Teknik angket adalah suatu teknik wawancara dan observasi guna pengumpulan data dengan cara membuat sejumlah pertanyaan yang diajukan kepada responden dengan maksud mendapatkan data dan informasi langsung dari responden yang bersangkutan”.

b. Teknik Wawancara

Teknik wawancara adalah salah satu teknik pengumpulan data untuk mendapatkan informasi mengenai objek penelitian berdasarkan sumber. Teknik wawancara yang dilakukan yaitu wawancara bebas, wawancara bebas adalah wawancara yang susunan pertanyaannya tidak ditentukan lebih

dahulu dan pembicaraannya tergantung kepada suasana wawancara. Dengan wawancara inilah penulis memperoleh informasi yang diinginkan secara langsung melalui tanya jawab dan bertatap muka dengan informan sehingga informasi yang diperoleh menjadi lebih jelas. Wawancara dilakukan dengan terlebih dahulu menyusun pertanyaan-pertanyaan yang akan diajukan kepada staf Kasubid Keamanan Keselamatan (KamSel). Wawancara dalam penelitian ini sebagai pelengkap atau untuk mendukung data angket dan dilaksanakan pada saat observasi dan penelitian dilakukan.

7. Uji Validitas dan Uji Reliabilitas

1. Uji Validitas

Validitas adalah suatu tindakan yang menunjukkan tingkat kevalidan atau kesahihan suatu instrumen sesuai dengan pendapat Suharsimi Arikunto (2010: 211) bahwa “sebuah instrumen dikatakan valid apabila dapat diukur, apabila dapat diungkapkan data dari variabel yang hendak diteliti dengan tepat”.

2. Uji Reliabilitas

Menurut Suharsimi Arikunto (2010:160) “reliabilitas menunjukkan bahwa suatu instrumen dapat dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpulan data karena instrumen tersebut sudah baik”.

Untuk membuktikan kemandirian data maka akan diadakan uji coba angket reliabilitas yang menunjukkan bahwa suatu instrumen dapat dipercaya untuk dipergunakan sebagai alat pengumpulan data instrumen tersebut sudah baik.

Menurut Sutrisno Hadi (2001:294), adapun langkah-langkah yang ditempuh adalah sebagai berikut:

- a. Melakukan uji coba angket kepada 10 rang di luar responden.
- b. Hasil uji coba dikelompokkan dalam item genap dan item ganjil.

- c. Selanjutnya mengkorelasikan kelompok genap dan kelompok ganjil dengan menggunakan rumus *produc moment* yaitu:

$$r_{xy} = \frac{N \sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{\{N \sum x^2 - (\sum x^2)\}\{N \sum y^2 - (\sum y^2)\}}}$$

Dengan pengertian:

r_{xy} = koefisien korelasi antara x dan y

x = variabel bebas

y = variabel terikat

N = jumlah Sampel

- d. Kemudian untuk mengetahui reliabilitas instrumen digunakan rumus *Sperman Brown* sebagai berikut :

$$r_{xy} = \frac{2(r_{gg})}{1 + r_{gg}}$$

Dengan keterangan :

r_{xy} : reliabilitas instrumen

r_{gg} : koefisien korelasi item ganjil dan item genap

- e. Hasil analisis pengolahan data kemudian dikorelasikan dengan kriteria reliabilitas menurut Manase Malo sebagai berikut:

0,90 – 1,00 = Reliabilitas Tinggi

0,50 – 0,89 = Reliabilitas Sedang

0,00 – 0,49 = Reliabilitas Rendah

8. Teknik Analisis Data

Hasil analisis data dilakukan setelah data terkumpul yaitu dengan mengidentifikasi data, menyeleksi dan selanjutnya dilakukan klasifikasi data dengan menggunakan rumus yang dikemukakan oleh Sutrisno Hadi, (2006:37) yaitu:

$$I = \frac{NT - NR}{K}$$

Dengan keterangan :

I = Interval

NT = Nilai Tertinggi

NR = Nilai terendah

K = Kategori

Kemudian untuk mengetahui tingkat persentase digunakan rumus sebagai berikut :

$$P = \frac{F}{N} \times 100\%$$

Dengan keterangan :

P = Besarnya persentase

F = Jumlah alternatif seluruh item

N = Jumlah perkalian antar item dan responden

Menurut Suharsimi Arikunto (1986:196) untuk mendefinisikan banyaknya persentase yang diperoleh digunakan kriteria sebagai berikut:

76% - 100 = Baik

56% - 75% = Sedang

40% - 55% = Tidak Baik

HASIL DAN PEMBAHASAN

Setelah hasil angket terkumpul, data dikelompokkan dalam tiga indikator yaitu indikator pemahaman, indikator tanggapan dan indikator harapan.

1. Indikator Pemahaman

Tabel 4.5 Distribusi Frekuensi Indikator Pemahaman

No	Interv al	Frek uensi	Present ase	Kateg ori
1.	14 – 16	20	40%	Tidak Paham
2.	17 – 19	16	32%	Cukup Paham
3.	20 – 22	14	28%	Paham
Jumlah		50	100%	

Sumber : Analisis Data Primer Angket Penelitian

Tabel 4.5 menjelaskan bahwa pada indikator pemahaman terdapat 50 responden, yang tergolong kategori tidak paham sebanyak 20 responden (40%), hal ini disebabkan karena responden tidak memahami tentang Ruang Henti Khusus

yang berada di beberapa pengatur lampu lalu lintas di bandar Lampung. Sehingga masyarakat tidak mengerti bahwa ruang henti khusus adalah ruang henti untuk kendaraan roda dua dan untuk meminimalisir kemacetan lalu lintas.

Kategori cukup paham sebanyak 16 responden atau (32%), hal ini menunjukkan bahwa masyarakat sebagian sudah memiliki pemahaman terhadap peraturan ruang henti khusus tetapi kurang mengerti tujuan dari peraturan yang ada.

Kategori paham sebanyak 14 responden atau (28%), hal ini menunjukkan bahwa terdapat juga masyarakat yang sudah memahami tujuan dari peraturan ruang henti khusus yang ada di Bandar Lampung, sehingga masyarakat ikut serta dalam mengindahkan peraturan agar terciptanya kestabilan lalu lintas dan meminimalisir kemacetan jalan di Bandar Lampung. Meskipun jumlahnya terhitung lebih sedikit dibandingkan dengan kategori masyarakat yang tidak paham.

2. Indikator Tanggapan

Tabel 4.7 Distribusi Frekuensi Indikator Tanggapan

No	Interval	Frekuensi	Presentase	Kategori
1.	10 – 12	20	40%	Menolak
2.	13 – 15	16	32%	Netral
3.	16 – 18	14	28%	Mendukung
Jumlah		50	100%	

Sumber : Analisis Data Primer Angket Penelitian

Tabel 4.7 menjelaskan bahwa pada indikator tanggapan yang terdiri dari 7 item soal terdapat 20 responden (40%) masyarakat menolak dengan diterapkannya peraturan ruang henti khusus. Hal ini terjadi karena mereka tidak mendukung peraturan lalu lintas dan tidak mengerti tujuan dari peraturan ruang henti khusus sehingga mereka tidak ikut serta dalam tertib lalu lintas yang ditujukan untuk

mengurangi kemacetan jalan raya di kota Bandar Lampung.

Pada kategori netral terdapat 16 responden (32%) masyarakat yang netral dengan diterapkannya peraturan ruang henti khusus. Hal ini terjadi karena masyarakat sebagian setuju dan sebagian kurang setuju dengan pelaksanaan peraturan yang diciptakan oleh pihak dinas perhubungan karena tidak ada sanksi yang tegas bagi pengendara yang melanggar peraturan ruang henti khusus. Sehingga masyarakat menganggap bahwa peraturan ruang henti khusus tidak efektif dikatakan suatu peraturan untuk menciptakan ketertiban lalu lintas.

Pada kategori mendukung terdapat 14 responden (28%) dari total 50 responden keseluruhan. Responden yang mendukung dengan diterapkannya ruang henti khusus menunjukkan tanggapan setuju terhadap peraturan yang dianggap mampu membantu stabilitas kelancaran dalam berlalu lintas dan mengurangi kemacetan yang menjadi masalah utama lalu lintas di kota Bandar Lampung.

3. Indikator Harapan

Tabel 4.9 Distribusi Frekuensi Indikator Harapan

No	Interval	Frekuensi	Presentase	Kategori
1.	9-10	24	48%	Tidak Setuju
2.	11-12	17	34%	Kurang Setuju
3.	13-14	9	18%	Setuju
Jumlah		50	100%	

Sumber : Analisis Data Primer Angket Penelitian

Pada kategori tidak setuju terdapat 24 responden (48%) dari 50 responden yang tidak setuju apabila peraturan ruang henti khusus efektif dalam menciptakan tertib lalu lintas, karena polisi selalu menemukan pengendara yang melanggar ruang henti khusus. Sehingga mereka menganggap

bahwa perlu adanya tindak lanjut terkait peraturan ruang henti khusus sehingga menemukan solusi untuk mengatasi masalah kemacetan lalu lintas yang ada di Bandar Lampung.

Pada kategori cukup setuju terdapat 17 responden atau 34% bersikap kurang setuju terhadap penerapan ruang henti khusus, hal ini terjadi karena masyarakat kurang setuju dengan penerapan ruang henti khusus yang diterapkan oleh dinas perhubungan, selain itu masyarakat juga kurang mendapatkan sosialisasi tentang ruang henti khusus.

Pada indikator harapan terdapat 9 responden (18%) setuju apabila peraturan ruang henti khusus di terapkan dari salah satu peraturan marka jalan, karena mereka menganggap bahwa peraturan ruang henti khusus mampu mengatasi permasalahan kemacetan yang kerap terjadi di kota Bandar Lampung.

SIMPULAN DAN SARAN

SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang dilakukan dapat disimpulkan bahwa efektivitas ruang henti khusus dalam menciptakan tertib lalu lintas di Kota Bandar Lampung cenderung tidak efektif. Hal ini dapat dilihat dari pemahaman, tanggapan, dan harapan pihak polisi di Direktorat Polda Lampung terhadap penerapan ruang henti khusus. Sebagian besar masyarakat setuju akan penghapusan ruang henti khusus karena masih banyak masyarakat yang kurang memahami apa yang dimaksud dengan ruang henti khusus. Masyarakat menganggap bahwa Ruang Henti Khusus kendaraan roda dua tidak berfungsi dengan efektif dalam mengatasi masalah kemacetan lalu lintas di Kota Bandar Lampung.

SARAN

Berdasarkan kesimpulan yang telah dijelaskan, maka saran yang dapat penulis berikan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagi aparat kepolisian agar lebih menyebarluaskan lagi tentang peraturan atau Undang-undang lalu lintas yang berlaku dengan mengadakan sosialisasi secara berlanjut ke setiap pengguna jalan sebagai salah satu wujud bakti terhadap masyarakat dan Negara, menindak pelaku pelanggaran sesuai prosedur yang ada, dan tidak menerima suap dalam bentuk apapun.
2. Bagi masyarakat agar dapat patuh terhadap peraturan ruang henti khusus yang ada seperti bagi pengendara roda dua harap berada di ruang henti khusus yang sudah disediakan oleh pihak dinas perhubungan dan bagi pengendara roda empat harap berada di luar ruang henti khusus. Hal tersebut merupakan salah satu perwujudan taat hukum yang harus dilakukan oleh kita selaku warga negara yang baik.
3. Bagi Dinas perhubungan sebagai pengatur segala urusan transportasi dan perhubungan agar dapat memperjelas fungsi serta manfaat setiap marka jalan yang sudah diterapkan serta memberikan sosialisasi lebih lanjut kepada masyarakat agar masyarakat mampu mengerti tujuan dari dibuatnya peraturan marka jalan sehingga dapat terciptanya tujuan yang diharapkan dan tercipta ketertiban lalu lintas.

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.
- Idris, M, Laporan Akhir, 2007, *Pengembangan Standar Lajur Sepeda Motor pada Ruas Jalan dan Persimpangan, Puslitbang Jalan dan Jembatan*, Departemen Pekerjaan Umum, Bandung.
- Rakasiwi, Widya Ayu. 2012. *Efektivitas Model Pembelajaran Kooperatif Tipe Students Teams Achievement Division (STAD) Untuk Meningkatkan Prestasi Belajar Tata Hidang Siswa Kelas X Jurusan Jasa Boga Di SMK Negeri 4 Yogyakarta*. Skripsi. Yogyakarta. Universitas Negeri Yogyakarta [online]. Tersedia: <http://eprints.uny.ac.id/8472/>. 13 Februari 2017
- Republik Indonesia, 2009. Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 *Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Yogyakarta : Pustaka Mahardika.
- Sugiyono, 2011. *Metode Penelitian Pendidikan*. Yogyakarta : Graha Ilmu