

SKRIPSI

**PERSEPSI MASYARAKAT
TENTANG KEEFEKTIFAN PEMASANGAN
ALAT PENGENDALI KECEPATAN
PADA KAWASAN PEMUKIMAN**



**PEBNALDY
NPM : 2017410003**

PEMBIMBING: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

KO-PEMBIMBING: Muhamad Rizki, S.T., M.T.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 1788/SK/BAN-PT/Akrd/S/VII/2018)
BANDUNG
AGUSTUS 2021**

SKRIPSI

**PERSEPSI MASYARAKAT
TENTANG KEEFEKTIFAN PEMASANGAN
ALAT PENGENDALI KECEPATAN
PADA KAWASAN PEMUKIMAN**



**PEBNALDY
NPM : 2017410003**

PEMBIMBING: Tri Basuki Joewono, Ph.D.

**KO-
PEMBIMBING:** Muhamad Rizki, S.T., M.T.

PENGUJI 1: Aloysius Tjan Hin Hwie, Ir., M.T., Ph.D.

PENGUJI 2: Santoso Urip Gunawan, Ir., M.T.

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT No.1788/SK/BAN-
PT/Akred/S/VII/2018)
BANDUNG
AGUSTUS 2021**

PERNYATAAN

Yang bertandatangan di bawah ini, saya dengan data diri sebagai berikut:

Nama : Pebnaldy
NPM : 2017410003
Program Studi : Teknik Sipil
Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan

Menyatakan bahwa skripsi / tesis / disertasi dengan judul:

Persepsi Masyarakat Terhadap Keefektifan Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan Pada Kawasan Pemukiman

adalah benar-benar karya saya sendiri di bawah bimbingan dosen pembimbing. Saya tidak melakukan penjiplakan atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku dalam masyarakat keilmuan. Apabila di kemudian hari ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya saya, atau jika ada tuntutan formal atau non formal dari pihak lain berkaitan dengan keaslian karya saya ini, saya siap menanggung segala resiko, akibat, dan/atau sanksi yang dijatuhkan kepada saya, termasuk pembatalan gelar akademik yang saya peroleh dari Universitas Katolik Parahyangan.

Dinyatakan: di Bandung

Tanggal: 28 Juli 2021



Pebnaldy

2017410003

**PERSEPSI MASYARAKAT
TENTANG KEEFEKTIFAN PEMASANGAN
ALAT PENGENDALI KECEPATAN
PADA KAWASAN PEMUKIMAN**

**Pebnaldy
NPM: 2017410003**

**Pembimbing: Tri Basuki Joewono, Ph.D.
Ko-Pembimbing: Muhamad Rizki, S.T., M.T.**

**UNIVERSITAS KATOLIK PARAHYANGAN
FAKULTAS TEKNIK PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL
(Terakreditasi Berdasarkan SK BAN-PT Nomor: 1788/SK/BAN-PT/Akrd/S/VII/2018)
BANDUNG
AGUSTUS 2021**

ABSTRAK

Pemasangan alat pengendali kecepatan merupakan salah satu cara agar dapat menekan jumlah kecelakaan lalu lintas di kawasan pemukiman dengan memaksa pengendara untuk menurunkan kecepatan. Selain memberikan dampak positif, pemasangan alat pengendali kecepatan juga memberikan dampak negatif berupa getaran, polusi udara, kebisingan, serta kerusakan pada kendaraan saat dilewati kendaraan. Tujuan penelitian ini adalah menganalisis keefektifan pemasangan alat pengendali kecepatan secara keseluruhan berdasarkan persepsi masyarakat yang tinggal di kawasan pemukiman. Analisis data menggunakan metode regresi ordinal. Data didapatkan melalui penyebaran kuesioner secara daring kepada masyarakat yang tinggal pada kawasan pemukiman di Kota Bandung dan Kabupaten Bandung. Hasil analisis menunjukkan bahwa alat pengendali kecepatan berdampak pada keselamatan pada saat berkendara dan ketenangan lingkungan tempat tinggal. Kedua variabel cenderung mempengaruhi efektivitas alat pengendali kecepatan secara keseluruhan. Kondisi infrastruktur alat pengendali kecepatan juga merupakan variabel yang mempengaruhi penilaian tingkat efektivitas alat pengendali kecepatan secara keseluruhan.

Kata Kunci: alat pengendali kecepatan, persepsi masyarakat yang tinggal, persepsi pengguna kendaraan bermotor, keefektifan

**RESIDENT'S PERCEPTION
ABOUT THE EFFECTIVENESS OF INSTALLATION
TRAFFIC CALMING DEVICE
IN RESIDENTIAL AREA**

**Pebnaldy
NPM: 2017410003**

**Advisor: Tri Basuki Joewono, Ph.D.
Co-Advisor: Muhamad Rizki, S.T., M.T.**

**PARAHYANGAN CATHOLIC UNIVERSITY
FACULTY OF ENGINEERING DEPARTMENT OF CIVIL
ENGINEERING**

(Accredited by SK BAN-PT Number: 1788/SK/BAN-PT/Akrd/S/VII/2018)

**BANDUNG
AUGUST 2021**

ABSTRACT

Installation of traffic calming devices is one way to reduce the number of traffic accidents in residential areas by forcing drivers to reduce speed. In addition to having a positive impact, the installation of a traffic calming device also has a negative impact in the form of vibration, air pollution, noise, and damage to the vehicle when passed by the vehicle. The purpose of this study is to analyze the effectiveness of the installation of a speed controller as a whole based on the perception of people living in residential areas. Data analysis using ordinal regression method. Data were obtained through the distribution of online questionnaires to people living in residential areas in Bandung City and Bandung Regency. The results of the analysis show that the traffic calming device has an impact on safety while driving and the tranquility of the living environment. Both variables tend to affect the overall effectiveness of the traffic calming device. The condition of the infrastructure of the traffic calming device is also a variable that affects the overall assessment of the effectiveness of the traffic calming device.

Keywords: traffic calming device, resident perception, motorized vehicle user perception, effectiveness

KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa karena atas karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi dengan baik. Skripsi ini berjudul Persepsi Masyarakat Terhadap Keefektifan Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan Pada Kawasan Pemukiman. Skripsi ini merupakan salah satu persyaratan akademik yang wajib dipenuhi untuk menyelesaikan program pendidikan sarjana di Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Katolik Parahyangan.

Dalam proses penyusunan skripsi ini, penulis tidak lepas dari bantuan, bimbingan, dan dukungan dari berbagai pihak. Dukungan tersebut membuat penulis dapat melalui berbagai macam hambatan dan kesulitan dalam menyelesaikan skripsi ini. Oleh karena itu, dengan rasa hormat penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada:

1. Bapak Tri Basuki Joewono, Ph.D., selaku dosen pembimbing yang telah memberi banyak pengetahuan, meluangkan waktu, tenaga, dan pikiran, serta membimbing penulis dari awal hingga akhir proses penyelesaian skripsi ini agar dapat terselesaikan dengan baik;
2. Bapak Muhamad Rizki, S.T., M.T., selaku dosen ko-pembimbing yang telah sabar membimbing disetiap waktu, memberikan saran yang membangun, dukungan, dan motivasi kepada penulis dari awal hingga akhir proses penyelesaian skripsi;
3. Bapak Aloysius Tjan Hin Hwie, Ir., M.T., Ph.D., selaku Ketua Pusat Studi Teknik Transportasi dan dosen penguji yang telah memberikan saran dan kritik yang membangun bagi penulis;
4. Bapak Santoso Urip Gunawan, Ir., M.T., selaku dosen penguji yang telah memberikan masukan dan kritik yang membangun bagi penulis;
5. Bapak Mustopa dan Ibu Desi selaku orang tua yang tidak pernah berhenti memberi doa dan dukungan untuk menyelesaikan studi di Program Studi Sarjana Teknik Sipil Universitas Katolik Parahyangan, Bandung;

6. Teman-teman seperjuangan KBI Teknik Transportasi, Efod, Dhaffin, Nastasyafa, Benjamin, Echa, Ayu, dan Kiel yang selalu responsif dan selalu membantu serta memberi dukungan;
7. Teman-teman ITENAS dan surveyor, Hermawan, Efod, Dhaffin, Fadil, Ferdian, serta Faldy yang senantiasa membantu pengambilan data dan selalu menghibur penulis;
8. Semua teman dekat penulis yang senantiasa memberi dukungan, menghibur saat penulis merasa lelah dan menyemangati penulis;
9. Para dosen pengajar dan *staff* di Program Teknik Sipil yang telah memberi banyak pengetahuan dan pembelajaran yang bermanfaat;
10. Teman-teman teknik sipil angkatan 2017 dan seluruh rekan yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan mengingat keterbatasan waktu dan kemampuan penulis. Penulis menerima saran dan kritik untuk perbaikan di masa datang. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi para pembaca.

Bandung, 11 Agustus 2021

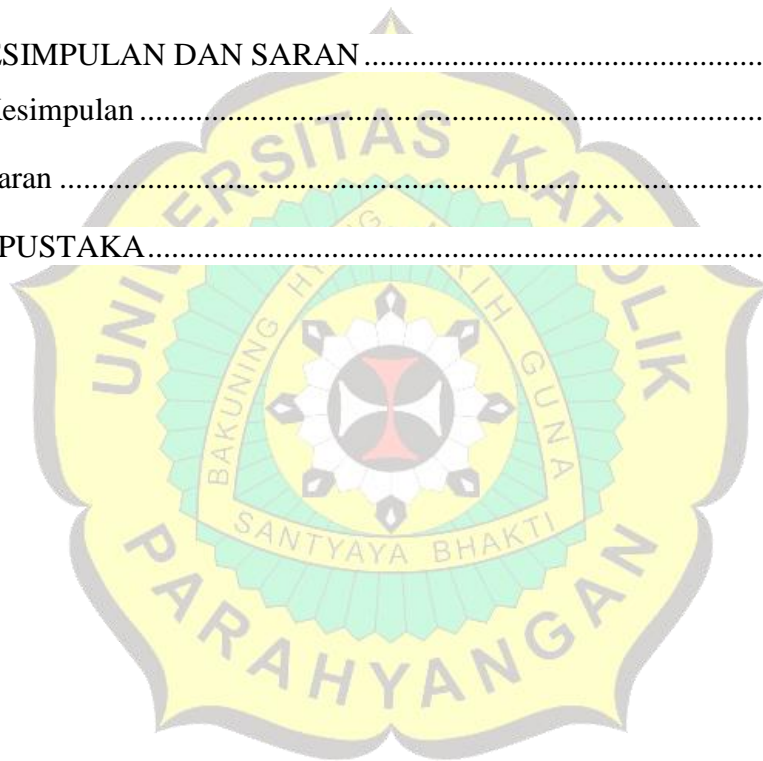


Pebnaldy
2017410003

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
ABSTRACT	ii
KATA PENGANTAR	v
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN	ix
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
BAB 1 PENDAHULUAN	1-1
1.1 Latar Belakang	1-1
1.2 Inti Permasalahan	1-2
1.3 Tujuan Penelitian	1-3
1.4 Pembatasan Masalah	1-3
1.5 Metode penelitian	1-4
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	2-1
2.1 Traffic Calming	2-1
2.2 Alat Pengendali Kecepatan	2-2
2.3 Persepsi Masyarakat	2-8
2.4 Persepsi Dampak Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan	2-10
2.5 Uji Validitas dan Reliabilitas	2-10
2.6 Model Regresi Ordinal	2-12
BAB 3 METODE PENELITIAN	3-1
3.1 Penentuan Lokasi Survei	3-1
3.2 Metode Pengumpulan Data	3-5
3.3 Penyusunan Kuesioner	3-7
3.4 Variabel Studi	3-8
BAB 4 ANALISIS DATA	4-1

4.1	Data Karakteristik Responden	4-1
4.2	Data Karakteristik Pemukiman	4-1
4.3	Data Karakteristik Perjalanan dan Alat Pengendali Kecepatan	4-2
4.4	Persepsi Dampak Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan	4-4
4.5	Estimasi Model	4-6
4.5.1	Hasil Estimasi Model Pertama	4-7
4.5.2	Hasil Estimasi Model Kedua	4-12
4.6	Diskusi	4-18
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN		5-1
5.1	Kesimpulan	5-1
5.2	Saran	5-2
DAFTAR PUSTAKA		xvii



DAFTAR NOTASI DAN SINGKATAN

α	: Tingkat signifikansi
β_k	: Estimasi nilai parameter atau koefisien regresi
β_0	: Estimasi parameter regresi
df	: <i>Degree of freedom</i>
e	: <i>Margin of error</i>
exp	: Eksponen
H_0	: Hipotesis nol
H_1	: Hipotesis alternatif
\ln	: Logaritma natural
$L(B^{(0)})$: Log-likelihood hanya dengan konstanta
$L(B)$: Fungsi log-likelihood
n	: Ukuran sampel
P	: Proporsi pada populasi
$prob$: Probabilitas
r	: Koefisien korelasi pearson
R^2	: Koefisien determinasi
r_{iac}	: Koefisien <i>Cronbach's Alpha</i>
R^2_{CS}	: <i>Cox and Snell R²</i>
R^2_M	: <i>McFadden's R²</i>
R^2_N	: <i>Nagelkerke's R²</i>
S_t	: Varians total
X	: Variabel prediktor
X_1, X_2, X_k	: Variabel dependen
X_i	: Skor setiap pertanyaan
Y	: Variabel respon
Y_i	: Skor total
Z	: <i>Z score</i> pada tabel distribusi normal
$\sum S_i$: Jumlah varians skor setiap item
<i>Covid-19</i>	: <i>Corona Virus Disease 2019</i>
<i>ITE</i>	: <i>Institute of Transportation Engineering</i>

<i>KM</i>	: Keputusan Menteri
<i>PM</i>	: Peraturan Menteri
<i>RW</i>	: Rukun Warga
<i>Sig.</i>	: Signifikansi
<i>SPSS</i>	: <i>Statistical Package for the Social Sciences</i>
<i>UK</i>	: <i>United Kingdom</i>
<i>USA</i>	: <i>United States of America</i>



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1. 1 Diagram Alir Penelitian.....	1-5
Gambar 2. 1 Bentuk dan Ukuran Alat Pengendali Kecepatan Berdasarkan <i>Federal Highway Administration, USA</i>	2-6
Gambar 2. 2 Bentuk Alat Pengendali Kecepatan	2-7
Gambar 2. 3 Bentuk Alat Pengendali Kecepatan	2-7
Gambar 3. 1 Pembagian Wilayah Administrasi Kota Bandung	3-1
Gambar 3. 2 Prosedur Pemilihan Lokasi Studi.....	3-4
Gambar 3. 3 Tampilan Kuisisioner	3-6



DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Jenis-jenis Alat Pengendali Kecepatan	2-3
Tabel 2. 2 Keuntungan dan Kerugian Alat Pengendali Kecepatan	2-6
Tabel 2. 3 Pertanyaan Mengenai Dampak Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan	2-10
Tabel 2. 4 Nilai Koefisien Korelasi	2-11
Tabel 2. 5 Nilai Koefisien Reliabilitas	2-12
Tabel 2. 6 Link Function pada SPSS	2-12
Tabel 2. 7 Contoh Estimasi Parameter	2-14
Tabel 2. 8 Contoh Hasil Model <i>Fitting Information</i>	2-15
Tabel 2. 9 Contoh Hasil Uji <i>Goodness of Fit</i>	2-15
Tabel 2. 10 Contoh Hasil Uji <i>Parallel Lines</i>	2-16
Tabel 3. 1 Klasifikasi Alat Pengendali Kecepatan	3-2
Tabel 3. 2 Tabel Lokasi Penelitian dan Tipe Alat Pengendali Kecepatan yang Digunakan	3-3
Tabel 3. 3 Keterangan untuk Pertanyaan Skala Likert	3-8
Tabel 3. 4 Indikator Dampak Akibat Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan Terhadap Masyarakat yang Tinggal	3-9
Tabel 3. 5 Indikator Dampak Akibat Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan Terhadap Pengguna Kendaraan Bermotor	3-9
Tabel 3. 6 Indikator Karakteristik Pemukiman	3-9
Tabel 3. 7 Indikator Karakteristik Responden dan Alat Pengendali Kecepatan	3-10
Tabel 3. 8 Indikator untuk Notasi Y	3-11
Tabel 4. 1 Data Karakteristik Responden	4-1
Tabel 4. 2 Data Karakteristik Pemukiman	4-2
Tabel 4. 3 Data Karakteristik Perjalanan Responden	4-3
Tabel 4. 4 Data Alat Pengendali Kecepatan	4-4
Tabel 4. 5 Data Persepsi Terhadap Dampak Akibat Pemasangan Alat Pengendali Kecepatan	4-5
Tabel 4. 6 Uji Kesesuaian atau Kelayakan Model Pertama	4-8
Tabel 4. 7 Hasil Estimasi Regresi Ordinal Model Pertama	4-10

Tabel 4. 8 Uji Kesesuaian atau Kelayakan Model Kedua4-13

Tabel 4. 9 Hasil Estimasi Regresi Ordinal Model Kedua.....4-15



DAFTAR LAMPIRAN

LAMPIRAN 1 Instrumen Pertanyaan Kuesioner	L1-1
LAMPIRAN 2 Hasil Perhitungan Analisis Regresi Ordinal Model Pertama dan Kedua Pada SPSS	L2-1
LAMPIRAN 3 Gambar Potongan Melintang Alat Pengendali Kecepatan.....	L3-1



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Sebanyak 77% dari kawasan yang rawan kecelakaan lalu lintas berada pada kawasan pemukiman (Herawati, 2012). Pada umumnya kecelakaan lalu lintas yang terjadi melibatkan pejalan kaki, anak-anak, dan orang lanjut usia (Arianto, 2005). Hal ini disebabkan oleh pengguna kendaraan bermotor yang pada umumnya menjalankan kendaraan melebihi batas kecepatan yang telah ditentukan (Mirawati, 2005).

Dengan permasalahan tersebut salah satu hal yang dapat dilakukan adalah dengan cara penerapan konsep *traffic calming*. Konsep *traffic calming* pertama kali dikenal pada tahun 1970 di *Dutch town of Delft* (Schlabach, 1997). Studi mengenai *traffic calming* telah banyak dilakukan di negara maju seperti Amerika, Amerika Utara, Jerman, Inggris, Belanda, dan Swedia (Kubota *et al.*, 2007).

Konsep *traffic calming* di Indonesia pertama kali diregulasikan pada tahun 1994 yang diatur pada Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM.3 Tahun 1994 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pemakai Jalan. Pada saat ini di Indonesia regulasi terkait konsep *traffic calming* telah diperbaharui pada tahun 2018 yang diatur pada Peraturan Menteri Perhubungan Nomor: PM 82 Tahun 2018 tentang Alat Pengendali dan Pengaman Pengguna Jalan. Instrumen penerepan konsep *traffic calming* di Indonesia adalah alat pengendali kecepatan.

Kojima *et al.* (2011) menemukan bahwa pemasangan alat pengendali kecepatan yang efektif perlu mempertimbangkan kecepatan kendaraan, kebisingan, dan getaran pada saat melewati alat pengendali kecepatan. Penurunan kecepatan yang disebabkan oleh pemasangan alat pengendali kecepatan bisa mencapai 61,06% pada saat melewati alat pengendali kecepatan (Gupta, 2013). Kebisingan akibat dari pemasangan alat pengendali kecepatan terjadi ketika kendaraan mengalami pengereman, saat melewati alat pengendali kecepatan, dan ketika melakukan akselerasi setelah melewati alat pengendali kecepatan (Hardhy, 2008). Pada saat melewati alat pengendali kecepatan kendaraan mengalami getaran yang memberikan efek ketidaknyamanan kepada pengguna kendaraan bermotor baik pengemudi maupun penumpang (Woo, 2018).

Di Indonesia alat pengendali kecepatan, seperti *speed bump* dan *speed hump* lebih dikenal secara luas dengan nama “polisi tidur”. Indonesia memiliki standar mengenai alat pengendali kecepatan yang sebagaimana telah diatur oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia (2018). Akan tetapi, pada nyatanya secara luas alat pengendali kecepatan di Indonesia pemasangannya tidak sesuai dengan standar yang telah ditetapkan (Joewono *et al.*, 2011). Pembangunan alat pengendali kecepatan yang tidak terstandar menyebabkan banyaknya variasi dimensi, material, serta bentuk dari alat pengendali kecepatan. Akibatnya, setiap bentuk, material, dan dimensi memberikan efek yang berbeda kepada masyarakat sekitar maupun pengguna kendaraan bermotor (Kojima *et al.*, 2011). Shwaly *et al.* (2018) menyatakan bahwa alat pengendali kecepatan yang tidak terstandar dapat memperparah efek negatif yang diberikan.

Di Indonesia, studi mengenai alat pengendali kecepatan telah dilakukan oleh beberapa orang antara lain Arianto (2005), Suranto dan Priyanto (2002), Joewono *et al.* (2011), Handayani *et al.* (2016). Akan tetapi, studi-studi tersebut masih perlu dikembangkan lagi untuk memberikan lebih banyak informasi lain seperti persepsi masyarakat terhadap alat pengendali kecepatan dimana masyarakat berperan sebagai masyarakat yang bermukim dan pengguna kendaraan bermotor.

Seiring dengan pertumbuhan kawasan pemukiman, maka dirasa perlu untuk membahas persepsi masyarakat terhadap pemasangan alat pengendali kecepatan pada kawasan pemukiman. Studi ini diharapkan dapat membantu pemerintah dalam merencanakan pedoman untuk pembangunan alat pengendali kecepatan yang nyaman serta aman bagi masyarakat dan pengguna kendaraan bermotor pada kawasan pemukiman.

1.2 Inti Permasalahan

Selain memberikan dampak positif pada lingkungan sekitar, alat pengendali kecepatan juga memberikan dampak negatif kepada masyarakat sekitar maupun pengguna kendaraan bermotor (Harris *et al.*, 1999). Namun, efek negatif tersebut dapat dikurangi dengan pembuatan alat pengendali kecepatan yang menggunakan dimensi, material, dan bentuk yang sesuai. Di Indonesia pada umumnya alat pengendali kecepatan pemasangannya tidak sesuai dengan standar yang telah

ditentukan (Joewono *et al.*, 2011). Alat pengendali kecepatan yang tidak terstandar dapat memperparah dampak negatif yang dihasilkan (Shwaly *et al.*, 2018). Persepsi masyarakat diperlukan untuk mengetahui besarnya efek positif maupun negatif yang diberikan oleh alat pengendali kecepatan kepada kawasan tersebut (Ramzan dan Jawed, 2019).

Oleh karena itu dibutuhkan studi untuk memberikan gambaran mengenai persepsi masyarakat terhadap pemasangan alat pengendali kecepatan pada kawasan pemukiman. Penelitian ini diharapkan dapat membantu pemerintah dalam merencanakan pedoman untuk pembangunan alat pengendali kecepatan yang nyaman serta aman bagi masyarakat dan pengguna kendaraan bermotor pada kawasan pemukiman.

1.3 Tujuan Penelitian

Tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Mendeskripsikan material, bentuk, serta kondisi infrastruktur alat pengendali kecepatan yang terpasang pada kawasan pemukiman di Bandung;
2. Menganalisis keefektifan pemasangan alat pengendali kecepatan pada kawasan pemukiman berdasarkan persepsi masyarakat pemukiman dan pengguna kendaraan bermotor.

1.4 Pembatasan Masalah

Pembatasan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

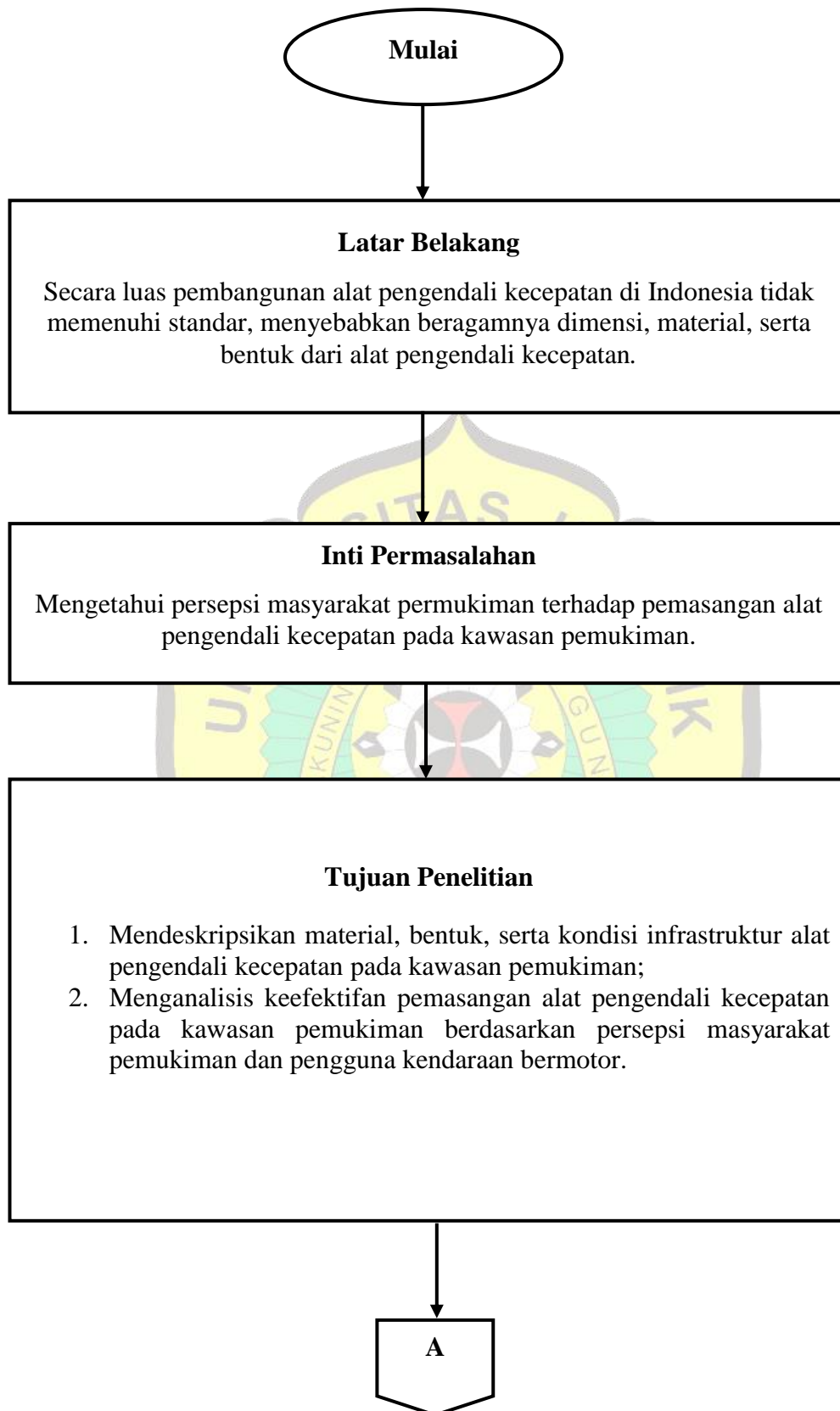
1. Lokasi dan responden penelitian yang diteliti merupakan masyarakat dan daerah pada kawasan pemukiman yang terdapat alat pengendali kecepatan;
2. Lokasi penelitian meliputi kawasan pemukiman pada Kota Bandung dan Kabupaten Bandung;
3. Persepsi masyarakat mengenai pemasangan alat pengendali kecepatan dimana masyarakat berperan sebagai masyarakat yang bermukim dan pengguna kendaraan bermotor;

4. Data yang digunakan pada penelitian ini merupakan data primer yang didapatkan dari observasi langsung dan melalui penyebaran kuesioner secara *online*;
5. Pengukuran alat pengendali kecepatan meliputi dimensi, material, bentuk, letak, jarak antar alat pengendali kecepatan dan lebar jalan;
6. Metode analisis yang digunakan pada penelitian ini adalah analisis logistik ordinal.

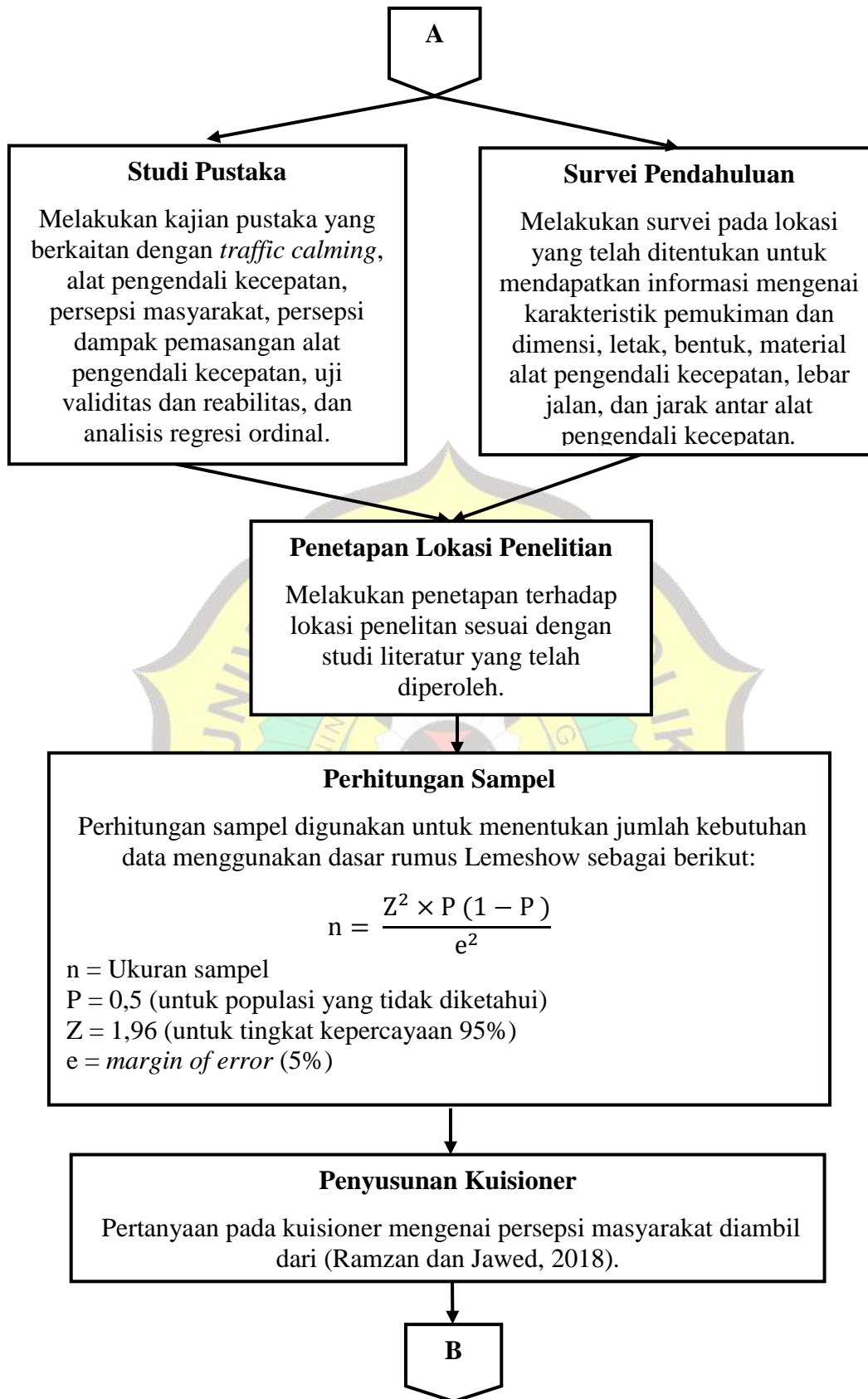
1.5 Metode penelitian

Penelitian dimulai dengan penyusunan latar belakang dan dilanjutkan dengan penentuan inti permasalahan dan tujuan penelitian. Permasalahan dalam penelitian ini adalah persepsi masyarakat permukiman terhadap variasi alat pengendali kecepatan pada kawasan permukiman di Kota Bandung. Pengukuran alat pengendali kecepatan meliputi dimensi, material, bentuk, jarak antar alat pengendali kecepatan, klasifikasi jalan, dan lebar jalan. Sedangkan, persepsi masyarakat terhadap pemasangan alat pengendali kecepatan sebagai masyarakat yang tinggal pada kawasan permukiman serta sebagai pengguna kendaraan bermotor pada kawasan permukiman.

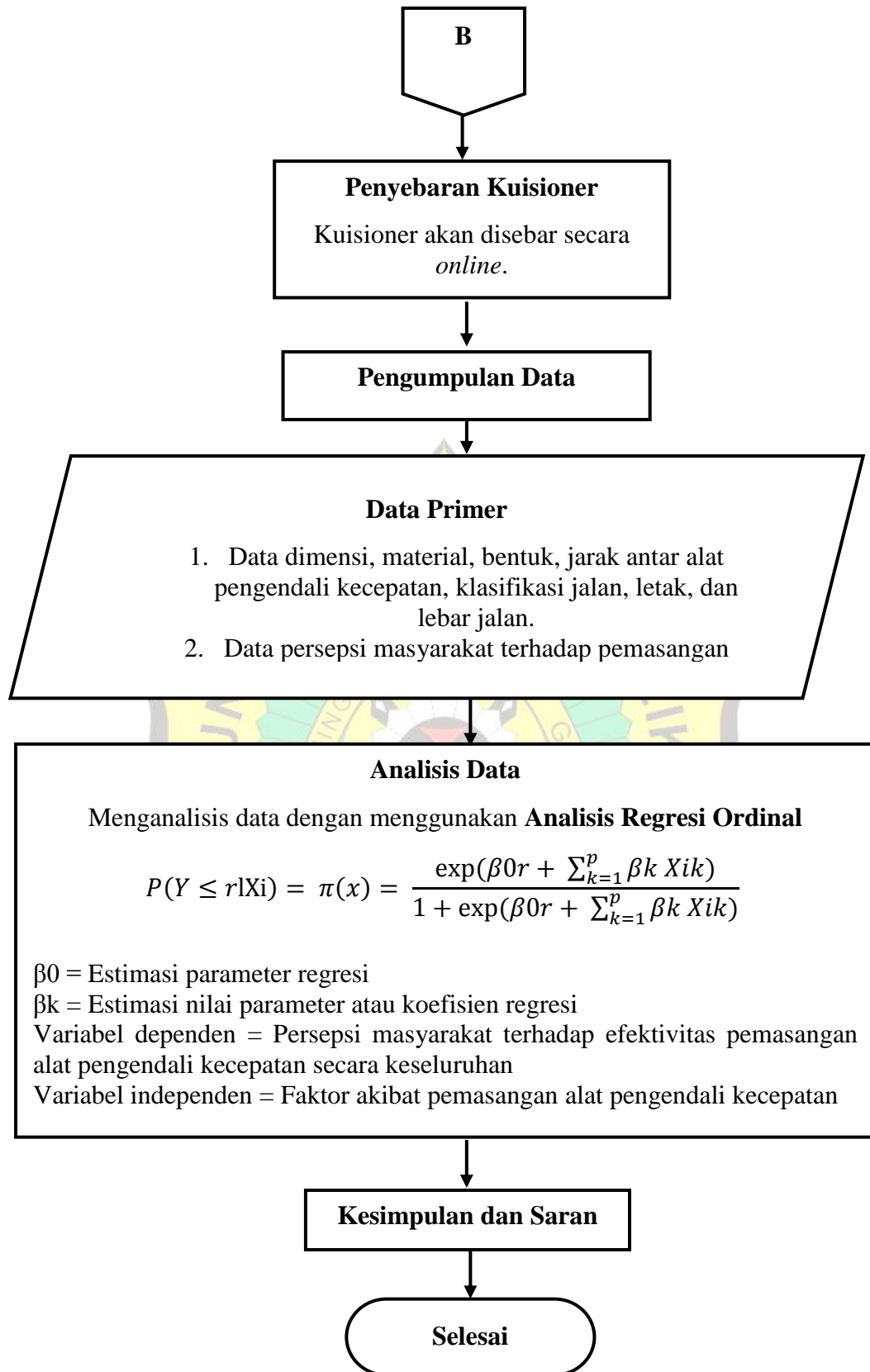
Penelitian ini dilanjutkan dengan melakukan kajian pustaka yang berkaitan dengan perumusan masalah yang telah ditetapkan. Kajian pustaka pada penelitian ini meliputi: *traffic calming*, alat pengendali kecepatan, persepsi masyarakat, persepsi dampak pemasangan alat pengendali kecepatan, uji validitas dan reabilitas, dan analisis regresi ordinal. Setelah itu, penelitian dilanjutkan dengan melakukan survei pendahuluan yang meliputi pengambilan data berupa dimensi, material, bentuk, jarak antar alat pengendali kecepatan, dan lebar jalan di kawasan permukiman, kemudian menetapkan lokasi penelitian dan dilanjutkan dengan melakukan penyusunan kuisisioner dan penyebaran kuisisioner pada lokasi penelitian secara *online*. Data yang diperoleh kemudian diolah menggunakan analisis regresi ordinal. Setelah selesai tahap akhir adalah menyusun kesimpulan dan saran. Prosedur penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini disajikan dalam bentuk diagram alir yang dapat dilihat pada Gambar 1.1.



Gambar 1. 1 Diagram Alir Penelitian



Gambar 1.1 Diagram Alir Penelitian (Lanjutan)



Gambar 1.1 Diagram Alir Penelitian (Lanjutan)

