

Analisis Persepsi Pengguna Jalan terhadap Dampak Positif dan Negatif Tidak Adanya Median Jalan

Meri Sufina¹, Nadra Arsyad², Muhammad Hafidz³

Universitas Putra Indonesia YPTK Padang

E-mail: sufinameri88@gmail.com, nadra.arsyad@gmail.com, hafism480@gmail.com

Abstrak

Roads are the most common land transportation infrastructure used by the community to carry out daily mobility compared to water and air transportation, so that the volume of vehicles passing through these roads must be able to be supported by pavement on the roads they pass. Median is a path that is located in the middle of the road to divide the road in each direction. The median and its limits must be visible to every driver's eyes both during the day and night and all weather and conditions so that no accident occurs. The purpose of this study was to determine how perceptions of road users on the positive and negative impacts of the absence of a road median on the Sudirman road section. The results of this research can be done by conducting a field survey of road users. After that, the questionnaire was distributed with the number of respondents from the average results for a week of 50 respondents. So that it is obtained from the SPSS statistics. From the research results the validity test of the median variable of road and traffic accidents is declared "Valid". While the results of the reliability test produce a value for the median level of the road 0.883 or categorized as "Good" and the level of traffic accident 0.769 or categorized as "Acceptable".

Kata kunci: Road, Road Users, Road Median

1. Pendahuluan

Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang paling banyak digunakan oleh masyarakat untuk melakukan mobilitas keseharian dibandingkan dengan transportasi air dan udara, sehingga volume kendaraan yang melewati ruas jalan tersebut harus mampu di dukung oleh perkerasan jalan pada ruas jalan yang dilewatinya.

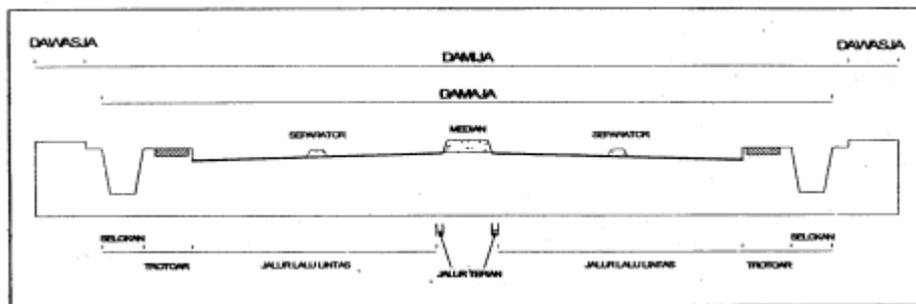
Median adalah jalur yang terletak di tengah jalan untuk membagi jalan dalam masing-masing arah. Median serta batas-batasnya harus terlihat oleh setiap mata pengemudi baik pada siang hari maupun malam hari serta segala cuaca dan keadaan. Kemacetan yang sering terjadi di jalan raya merupakan salah satu konsekuensi logis dari gejala bergesernya keseimbangan antara armada kendaraan dengan ketersediaan pelayanan pergerakan yang ada. Fasilitas bukaan median (U-turn) yang merupakan salah satu penyebab terjadinya kemacetan, baik secara langsung maupun tidak langsung dapat mengakibatkan terjadinya tundaan yang dapat menyebabkan menurunnya kecepatan sehingga waktu tempuh kendaraan akan lebih lama dan jarak yang dapat ditempuh oleh kendaraan pun menjadi lebih pendek dibandingkan dengan waktu tempuh kendaraan pada kondisi normal. Pada umumnya ruas jalan jendral sudirman dalam kondisi baik, akan tetapi dengan tidak adanya median jalan maka terdapat permasalahan lalu lintas yang dapat mengganggu aktifitas pengguna jalan sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh kendaraan menjadi lebih pelan.

Pada umumnya ruas jalan jendral sudirman dalam kondisi baik, akan tetapi dengan tidak adanya median jalan maka terdapat permasalahan lalu lintas yang dapat mengganggu aktifitas pengguna jalan sehingga dapat mempengaruhi waktu tempuh kendaraan menjadi lebih pelan. Median jalan merupakan suatu bagian tengah badan jalan yang secara fisik memisahkan arus lalu lintas yang berlawanan arah; median jalan (pemisah tengah) dapat berbentuk median yang ditinggikan (*raised*), median yang diturunkan (*depressed*), atau median rata (*flush*). Fungsi utama median adalah

memisahkan arus lalu-lintas yang berlawanan arah dan mengurangi daerah konflik bagi kendaraan yang melakukan belok kanan serta menyediakan ruang untuk kendaraan belok kanan atau melakukan putaran pada arah yang berlawanan.

Median jalan direncanakan dengan tujuan untuk meningkatkan keselamatan, kelancaran, dan kenyamanan bagi pemakai jalan maupun lingkungan. Median jalan hanya berfungsi sebagai berikut memisahkan dua aliran lalu lintas yang berlawanan arah, untuk menghalangi lalu lintas belok kanan, lapak tunggu bagi penyeberang jalan, penempatan fasilitas untuk mengurangi silau dari sinar lampu kendaraan dari arah berlawanan, penempatan fasilitas pendukung jalan, cadangan lajur (jika cukup luas), tempat prasarana kerja sementara dan dimanfaatkan sebagai jalur hijau.

Median ditempatkan tepat pada sumbu jalan. Sisi tepi median harus saling sejajar dengan garis membujur sumbu jalan, kecuali pada daerah taper menjelang bukaan median.



Gambar 1 Potongan Melintang Jalan

Median dihitung dari antara kedua marka membujur garis tuuh termasuk lebar marka tersebut. Minimum lebar median ditetapkan berdasarkan ada tidaknya bukaan yang direncanakan pada median tersebut.

Tabel 1 Lebar Minimum Untuk Median Tanpa Bukaan

Fungsi jalan	Lebar Minimum (m)		Keterangan
	Median	Jalur Tepian	
Arteri	2	0,25	bila di pasang perambuan dengan diameter rambu 90 cm
Kolektor	1,7	0,25	bila di pasang perambuan dengan diameter rambu 60 cm

Tabel 2 Lebar Minimum Untuk Median Dengan Bukaan

Fungsi Jalan	Lebar Minimum (m)		
	Median	Bahu Dalam	Jalur Tepian
Arteri	>5,00	0,5	0,25

2. Metodologi

Dalam penelitian ini, metode penelitian yang digunakan adalah sebagai berikut:

1. Studi literature

Studi yang dilakukan oleh penulis yaitu dengan melakukan pencarian terhadap berbagai sumber tertulis, baik berupa buku-buku, arsip, majalah, artikel, dan jurnal, atau dokumen-dokumen yang relevan dengan permasalahan yang dikaji. Sehingga informasi yang didapat dari studi kepustakaan ini dijadikan rujukan untuk memperkuat argumentasi-argumentasi yang ada. Studi literatur dilakukan oleh peneliti setelah menentukan topik penelitian dan ditetapkannya rumusan permasalahan, sebelum terjun ke lapangan untuk mengumpulkan data yang diperlukan.

2. Pencarian data primer

Data primer yang dimaksud disini adalah data tentang persepsi pengguna jalan terhadap tidak adanya median jalan di jalan jendral sudirman padang. Untuk mendapatkan data tersebut sebelumnya di lakukan survei dengan cara penyebaran kuisisioner kepada masing- masing pelaku pengguna jalan yaitu kepada masyarakat yang menggunakan jalan tersebut.

3. Menguji kevalidan dan kerelebilitasan data dengan menggunakan uji validitas dan uji reliabilitas.

4. Membuat kesimpulan dan saran berdasarkan hasil pengolahan data yang dilakukan.

3. Hasil dan Pembahasan

3.1 Tanggapan Atau Persepsi Masyarakat Tentang Median Jalan

Berdasarkan analisa penelitian kuesioner ini berguna untuk mengetahui gambaran masyarakat Padang tentang dampak tidak adanya median jalan. hasil kuesioner masyarakat dapat dilihat pada table 3

Tabel 3 : Hasil Persepsi Masyarakat Terhadap Tidak Adanya Median Jalan

No	Pertanyaan	SS	S	CS	TS	STS	Total
		5	4	3	2	1	
1	Bagaimana menurut saudara, apakah setuju atau tidak dengan tidak adanya median jalan di jalan sudirman tersebut??	2	9	5	13	21	50
2	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan itu penting??	-	11	29	10	-	50
3	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan dapat menjamin keselamatan dalam berkendara??	3	13	18	12	4	50
4	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan dapat menyebabkan kecelakaan??	2	15	17	12	4	50

Civil Engineering Collaboration

Vol. 5 No. 2, Oktober 2020, HAL 53-60

eISSN: 2615-5915

5	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan membuat pengendara tertib dalam berkendara ??	-	26	10	11	3	50
6	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan dapat menyebabkan kecepatan kendaraan tinggi??	-	10	20	17	3	50
7	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan membuat pengendara nyaman dalam berkendara ??	11	21	7	10	1	50
8	Bagaimana menurut saudara, apakah dengan adanya median jalan lalu lintas menjadi lancar ??	3	18	18	7	4	50
9	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan dapat mempermudah pengendara putar balik arah ??	5	22	17	6	-	50
10	Bagaimana menurut saudara, apakah median jalan dapat menyebabkan kemacetan ??	-	3	15	23	9	50
Total		25	147	155	121	52	500

3.2 Tanggapan Atau Persepsi Masyarakat Tentang Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan analisa penelitian kuesioner ini berguna untuk mengetahui gambaran masyarakat Padang tentang dampak tidak adanya median jalan. Hasil kuesioner masyarakat dapat dilihat pada table 4

Tabel 4 : Hasil Persepsi Masyarakat Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

No	Pertanyaan	SS 5	S 4	CS 3	TS 2	STS 1	Total
1	Bagaimana menurut saudara, apakah menggunakan handphone saat berkendara dapat menyebabkan kecelakaan??	7	22	10	7	4	50
2	Bagaimana menurut saudara, apakah melanggar rambu-rambu lalu lintas dapat menyebabkan kecelakaan??	6	18	17	8	1	50
3	Bagaimana menurut saudara, apakah menerobos lampu merah dapat menyebabkan kecelakaan ??	5	22	16	5	2	50
4	Bagaimana menurut saudara, apakah jalan berlubang dapat menyebabkan kecelakaan??	5	10	5	10	20	50
5	Bagaimana menurut saudara, apakah kecepatan kendaraan tinggi dapat menyebabkan kecelakaan ??	18	22	-	7	3	50

Civil Engineering Collaboration

Vol. 5 No. 2, Oktober 2020, HAL 53-60

eISSN: 2615-5915

6	Bagaimana menurut saudara, apakah jalan licin dapat menyebabkan kecelakaan ??	7	21	11	7	4	50
7	Bagaimana menurut saudara, apakah jalan bergelombang dapat menyebabkan kecelakaan??	1	14	21	12	2	50
8	Bagaimana menurut saudara, apakah berkendara dalam kondisi mengantuk dapat menyebabkan kecelakaan ??	13	26	9	1	1	50
9	Bagaimana menurut saudara, apakah pada malam hari resiko kecelakaan semakin tinggi ??	2	20	13	11	4	50
10	Bagaimana menurut saudara, apakah rem blong dapat menyebabkan kecelakaan ??	8	8	4	10	20	50
Total		72	183	113	74	58	500

3.3 Pengujian Instrumen Penelitian

3.3.1 Uji Validitas

Pengujian validitas dengan menggunakan *Pearson Correlation* yaitu dengan cara menghitung korelasi antar skor masing-masing butir pertanyaan dengan total skor. Kriteria yang digunakan untuk menyatakan data tersebut valid atau tidak valid.

Tabel 5 Hasil Uji Validitas Variabel Median Jalan

Variabel	No Butir	Rhitung	Rtabel	Status
		N = 50	Df = 50-2 = 48	
Median Jalan,(X)	1	0,703**	0,2787	Valid
	2	0,446**	0,2787	Valid
	3	0,714**	0,2787	Valid
	4	0,653**	0,2787	Valid
	5	0,339**	0,2787	Valid
	6	0,360**	0,2787	Valid
	7	0,288**	0,2787	Valid
	8	0,564**	0,2787	Valid
	9	0,355**	0,2787	Valid
	10	0,453**	0,2787	Valid

Dari Tabel 5 tersebut terlihat setiap butir dari setiap variabel secara keseluruhan menunjukkan nilai rhitung pada lebih besar dari nilai tabel (*Product moment*), pada taraf signifikan (P) 5% dan Df = 50-2 = 48 yang menunjukkan angka 0,2787, dari perbandingan tersebut maka butir-butir pernyataan dari variabel median jalan, dinyatakan valid.

Tabel 6 Hasil Uji Validitas Variabel Kecelakaan Lalu Lintas

Variable	No Butir	R-hitung	R-tabel	Status
		N = 50	Df = 50-2 = 48	
Kecelakaan Lalu Lintas (Y)	1	0,923**	0,2787	Valid
	2	0,528**	0,2787	Valid
	3	0,769**	0,2787	Valid
	4	0,840**	0,2787	Valid
	5	0,443**	0,2787	Valid
	6	0,921**	0,2787	Valid
	7	0,620**	0,2787	Valid
	8	0,685**	0,2787	Valid
	9	0,700**	0,2787	Valid
	10	0,802**	0,2787	Valid

Dari Tabel 6 tersebut terlihat setiap butir dari setiap variabel secara keseluruhan menunjukkan nilai r-hitung pada lebih besar dari nilai tabel (r_{tabel} Product moment), pada taraf signifikan (P) 5% dan Df = 50-2 = 48 yang menunjukkan angka 0,2787, dari perbandingan tersebut maka butir-butir pernyataan dari variabel kecelakaan lalu lintas valid.

3.3.2. Uji Reliabilitas

Dalam penelitian ini, untuk pengujian reliabilitas (kehandalan) instrumen, penelitian menggunakan rumus *Alpha Cronbach*. Reliabilitas merupakan konsistensi dan stabilitas dari pengukuran instrumen. Dengan demikian reliabilitas mencakup dua hal utama yaitu stabilitas ukuran dan konsistensi internal ukuran. Kriteria penilaian untuk reliabilitas yang dipakai dalam penelitian yaitu :

Tabel 7 Kriteria Penilaian Reliabilitas

Interval	Tingkat Hubungan
< 0,6	Kurang baik
0,6-0,7	Dapat diterima
0,8	Baik
0,9	Sangat baik

Tabel 8 Hasil Uji Reliabilitas Instrumen Penelitian Variabel Median Jalan

Variabel	N=50		Rule of thumb	Keputusan
	Jumlah item pernyataan	Cronbach alpha		

Median jalan	10	0,714	0,8	Dapat diterima
--------------	----	-------	-----	----------------

Dari hasil uji reliabilitas semua nilai dari hasil variable x yang menghasilkan nilai *Alpha Cronbach* > 0,6. Sehingga dapat disimpulkan bahwa semua instrument dalam penelitian ini reliable yang artinya dapat dipercaya, konsisten, keandalan dan kestabilan..

Tabel 9 Hasil Uji Reliabilitas Instrumen Penelitian Variabel Kecelakaan Lalu Lintas

Variabel	N=50		Rule of thumb	Keputusan
	Jumlah item pernyataan	Cronbach alpha		
Kecelakaan Lalu Lintas	10	0,773	0,8	Dapat Diterima

Dari hasil uji reliabilitas semua nilai dari hasil variable Y yang menghasilkan nilai *Alpha Cronbach* > 0,6. Sehingga dapat disimpulkan bahwa semua instrument dalam penelitian ini reliable yang artinya dapat dipercaya, konsisten, keandalan dan kestabilan.

Berdasarkan penelitian reliabilitas terhadap median jalan yang menghasilkan nilai 0,714 atau dikatakan dapat diterima, sedangkan untuk tingkat kecelakaan lalu lintas menghasilkan nilai 0,773 atau dapat dikatakan dapat diterima.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian tentang persepsi pengguna jalan terhadap dampak positif dan negatif tidak adanya median jalan pada ruas jalan jendral sudirman padang. Maka, disimpulkan beberapa kesimpulan sebagai berikut Dari hasil penelitian persepsi pengguna jalan terhadap median jalan yang disediakan memberikan jawaban dengan katagori, Sangat setuju yaitu 24 orang, Setuju yaitu 148 orang, Cukup setuju 156 orang, Tidak setuju, 121 orang dan Sangat tidak setuju 52 orang. Maka dinyatakan mayoritas responden memberikan jawaban dengan katagori “Cukup setuju” dengan total responden 156 orang. Dari hasil penelitian persepsi pengguna jalan terhadap kecelakaan lalu lintas memberikan jawaban dengan katagori, Sangat setuju yaitu 72 orang, Setuju yaitu 183 orang, Cukup setuju 113 orang, Tidak setuju 74 orang, dan Sangat tidak setuju 58 orang. Maka dinyatakan mayoritas responden memberikan jawaban dengan katagori “Setuju” dengan total responden 183 orang. Berdasarkan pengelola data menggunakan SPSS dari uji Validitas dan Reliabilitas, menyatakan Variabel median jalan dan kecelakaan lalu lintas dinyatakan “Valid” sedangkan hasil nilai reliabilitas median jalan menghasilkan nilai 0,714 dikategorikan “Dapat diterima” dan nilai reliabilitas kecelakaan lalu lintas menghasilkan nilai 0,773 dikategorikan “Dapat diterima”.

Daftar Pustaka

- [1] Direktorat Jenderal Bina Marga. 1992. Standar Perencanaan Geometri Jalan Perkotaan.

Civil Engineering Collaboration

Vol. 5 No. 2, Oktober 2020, HAL 53-60

eISSN: 2615-5915

- [2] Direktorat Jenderal Bina Marga. 1992. Standar Perencanaan Geometri Jalan Antar Kota.
- [3] Hadihardaja, Joetata, 1997. Sistem Transportasi. Jakarta : Universitas Guru Darma.
- [4] Husaini, Noor. 1981. Himpunan istilah psikologi. Penerbit Mutiara, Jakarta
- [5] Mar'at, 1991. Sikap Manusia Perubahan Serta Pengukurannya. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- [6] Mulyana, 2000. " Ilmu Komunikasi, Pengantar" Bandung : Remaja Rosadakarya
- [7] Pemerintah Republik Indonesia. 2009. Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 “ Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan”
- [8] Pemerintah Republik Indonesia. 2004. Undang – Undang No. 38 Tahun 2004 “ Klasifikasi Jalan”
- [9] Tamin, O.Z dan Nahdalina. 1998. Analisis Dampak Lalu Lintas (Andall). Jurnal Perencanaan Wilayah dan Kota. Bandung : ITB.