



ANALISA KARAKTERISTIK SOSIAL-EKONOMI MASYARAKAT TERHADAP EFEKTIVITAS JEMBATAN PENYEBERANGAN DI KOTA BANDA ACEH

Elfiwardah Idris^{a,*}, Sugiarto Sugiarto^b, Sofyan M. Saleh^c

^aMagister Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

^{b,c}Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh

*Corresponding author, email address: elfiwardah78@gmail.com

ARTICLE INFO

Article History:

Received 25 December 2018

Received in revised form 26 February 2019

Accepted 6 March 2019

Keyword:

Effectiveness, Pedestrian Bridge, Stated Preference, Banda Aceh.

ABSTRACT

Pedestrian bridges are provided by the government to make it easier for pedestrians to cross over crowded roads. The phenomenon that occurs under the mind is used for motor crossings. Prepare the purpose of this study to determine the types of socio-economic communities for crossings in Banda Aceh City. The data retrieval method used was Stated Preference (SP) with 180 respondents taken randomly stratified (random sampling) with target of user and society respondents around pedestrian bridge. Processing and data analysis using descriptive statistics. The results of descriptive analysis of socio-economic characteristics of the public's on the effectiveness of pedestrian bridges, the most dominant cause is the majority of male gender, aged 20-29 years old, primary, junior and senior high school, civil servant, private employee, self-employed, student, monthly income below 2 million rupiah, travel purpose for work / office, sales, cargo / freight, trader, school / college / study. Judging from the government policy in the application of pedestrian bridges, the result is that most people agree with the implementation of the pedestrian bridge in Banda Aceh City, and most respondents have also used pedestrian bridges to cross the road to the destination.

©2018 Magister Teknik Sipil Unsyiah. All rights reserved

1. PENDAHULUAN

Pemerintah Kota Banda Aceh sudah menyediakan jembatan penyeberangan yang berada di jalan T. Nyak Arief dan jalan Tgk. Daud Beureueh, yaitu jembatan penyeberangan Jeulingke, Lampriek, dan Jambo Tape. Lokasi tersebut merupakan kawasan yang padat lalu lintas dan sering digunakan oleh masyarakat untuk melakukan aktivitas publik.

Jembatan penyeberangan Jeulingke berada di jalan T. Nyak Arief, lokasi jembatan penyeberangan ini berdekatan dengan fasilitas umum seperti pusat pertokoan, Sekolah Dasar Negeri 54 Banda Aceh, halte Prada, dan Kantor Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh. Untuk jembatan penyeberangan Lampriek berada di jalan Tgk. Mohd. Daud Beureueh, lokasinya berada di depan mesjid Oman Banda Aceh, berdekatan dengan Kantor Badan Pengawas Obat dan Makanan (BPOM) Kota Banda Aceh, pertokoan, perhotelan, dan Rumah Sakit Umum dr. Zainoel Abidin. Lokasi jembatan penyeberangan juga berdekatan dengan persimpangan bersinyal yang dilengkapi dengan *zebra cross*. Lokasi jembatan penyeberangan Jambo Tape juga berada di jalan Tgk. Mohd. Daud Beureueh, lokasi jembatan penyeberangan ini berdekatan dengan fasilitas umum seperti pusat pertokoan, pusat pendidikan, kantor Satpol PP dan WH Provinsi Aceh. Penggunaan jembatan penyeberangan dirasakan masih kurang efektif dalam menangani permasalahan lalu lintas, pejalan kaki masih merasa enggan menggunakan jembatan penyeberangan sebagai sarana untuk

menyeberang jalan. Dalam bidang sosial, bahwa sikap (*attitude*) dapat diposisikan sebagai hasil evaluasi terhadap obyek sikap yang diekspresikan ke dalam proses-proses kognitif, afektif (emosi) dan perilaku (Eagly dan Chaiken, 2008). Sebagai suatu konstruksi yang bersifat hipotesis, sikap (*attitude*) tidak dapat diukur secara langsung, namun dapat disimpulkan dari respon yang teramati.

Tujuan dari penelitian ini untuk mengetahui karakteristik sosial-ekonomi masyarakat terhadap efektivitas jembatan penyeberangan di Kota Banda Aceh.

Manfaat penelitian ini adalah sebagai usulan penanganan permasalahan yang berkaitan dengan efektivitas jembatan penyeberangan yang telah ada dan disesuaikan dengan kondisi sosial-ekonomi masyarakat, serta sebagai bahan pertimbangan dalam perencanaan dan pembangunan fasilitas jembatan penyeberangan bagi Pemerintah Kota Banda Aceh pada masa yang mendatang.

2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Efektivitas

Sedarmayanti (2009) mendefinisikan konsep efektivitas sebagai suatu ukuran yang memberikan gambaran seberapa jauh target dapat tercapai. Pengertian efektivitas ini lebih berorientasi kepada keluaran sedangkan masalah penggunaan masukan kurang menjadi perhatian utama. Apabila efisiensi dikaitkan dengan efektivitas maka walaupun terjadi peningkatan efektivitas belum tentu efisiensi meningkat.

2.2 Jembatan Penyeberangan

Jembatan penyeberangan adalah suatu sarana/fasilitas diperuntukkan bagi pejalan kaki untuk melakukan aktifitas penyeberangan/pencapaian pada tempat yang berseberangan pada suatu ruas jalan dengan kondisi lalu-lintas yang relatif padat dengan mobilitas yang tinggi (Indraswara, 2006). Jembatan penyeberangan berfungsi sebagai jalur keselamatan bagi pejalan kaki dan juga sebagai aksesoris jalur perkotaan sehingga pejalan kaki merasa nyaman dan aman. Jembatan penyeberangan juga mempunyai fungsi dasar sebagai sarana perpindahan moda transportasi pejalan kaki yang akan menyeberang.

2.3 Teknik *Stated Preference* (SP)

Menurut Tamin (2000), Teknik *Stated Preference* (SP) merupakan suatu pendekatan kepada responden dalam memilih alternatif terbaiknya dengan membuat suatu alternatif hipotesa situasi (*hypothetical situation*).

Pengumpulan data dengan *stated preference* survey banyak digunakan dalam pengumpulan data berhubungan dengan kajian transportasi. Sugiarto dkk. (2017a; 2017b) menerapkan metode *Stated Preference* survey untuk mengkaji perilaku masyarakat terhadap penerimaan kebijakan road pricing di Jakarta. Metode interview dan pencatatan langsung oleh surveyor direkomendasikan untuk mengurangi bias dalam menjawab pertanyaan oleh para responden.

2.4 Kuesioner

Menurut Sugiyono (2012) kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara memberi seperangkat pertanyaan atau pernyataan tertulis kepada responden untuk dijawabnya. Kuesioner merupakan teknik pengumpulan data yang efisien bila peneliti tahu dengan pasti variabel yang akan diukur dan tahu apa yang bisa diharapkan dari responden.

2.5 Ukuran Sampel

Ferdinand (2006), salah satunya dalam melakukan analisis Multivariat (korelasi atau regresi ganda) membutuhkan sampel sebanyak 5-10 dikali jumlah indikator yang digunakan. Metode estimasi yang digunakan adalah *Maximum Likelihood*, menurut Hair (2006), ukuran sampel yang dianjurkan dan secara umum diterima untuk mendapatkan hasil yang sesuai dengan penggunaan *Maximum Likelihood* adalah 100-200 sampel.

Teknik sampling dapat dikelompokkan menjadi dua yaitu Sampling Probabilitas dan Non-Sampling Probabilitas. Salah satu bagian dari teknik Sampling Probabilitas, yaitu Stratified Random Sampling. (Sugiyono 2012).

2.6 Skala Likert

Menurut Sugiyono (2014:168) Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Jawaban setiap item instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat negatif sampai sangat positif.

3. METODE PENELITIAN

3.1 Pengumpulan Data

Pada penelitian ini data yang dikumpulkan terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari hasil pengisian kuesioner. Data yang diperlukan diantaranya kebijakan jembatan penyeberangan, karakteristik sosio-demografi responden, perilaku perjalanan (*travel behaviour*), opini tentang keselamatan, keamanan, kemudahan, kenyamanan, kondisi lalu lintas, dan akseptasi. Target responden adalah para pengguna jembatan penyeberangan dan masyarakat sekitar yang melakukan aktivitas sehari-hari di kawasan tersebut dengan radius *cordon line* \pm 625 m dari setiap jembatan penyeberangan. Sugiarto dkk (2017a; 2017b) menjelaskan lebih lanjut mengenai perilaku perjalanan dalam konteks negara berkembang dan pengaruhnya terhadap aktivitas perjalanan. Mereka menyimpulkan bahwa pilihan aktivitas berhubungan dengan variabel berwujud dan tidak berwujud, seperti sosio-ekonomi, pilihan moda, pilihan tujuan, dan faktor psikologis atau persepsi individual. Sugiarto dkk (2014; 2018) menguji pengaruh kesadaran publik terhadap penerimaan kebijakan road pricing di Jakarta berupa dengan variabel berwujud dan tidak berwujud. Variabel berwujud merupakan variabel yang dapat langsung diukur dilapangan, misalnya variabel yang berhubungan dengan perilaku perjalanan dan variabel sosial-ekonomi masyarakat (Sugiarto dkk, 2015).

Penelitian ini menggunakan 18 indikator, metode estimasi yang digunakan adalah *Maximum Likelihood*, sehingga peneliti mengambil 180 sampel untuk mendapatkan nilai dan hasil pengukuran model penelitian. Sampel metode yang digunakan *probability sampling*, yaitu pengambilan sampel yang berubah-ubah dan subjektif dengan teknik *Stratified random sampling* (acak berstrata).

3.2 Pengolahan Data

Data yang telah diperoleh akan diolah dengan menggunakan analisis statistik deskriptif untuk menganalisa data dengan cara mendeskripsikan data yang telah terkumpul.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Hasil

a. Karakteristik Responden

Berdasarkan jenis kelamin, diperoleh hasil responden laki-laki sebanyak 116 orang (64,44%) dan wanita sebanyak 64 orang (35,56%). Berdasarkan usia, responden berusia 10 – 19 tahun sebanyak 21 orang (11,67%), berusia 20 – 29 tahun sebanyak 76 orang (42,22%), berusia 30 – 39 tahun 53 orang (29,44%), berusia 40 – 49 tahun 22 orang (12,22%), dan h responden dengan pendidikan terakhir SD, SMP, dan SMA sebanyak 113 orang (62,78%), seberusia 50 – 59 tahun sebanyak 8 orang (4,44%). Karakteristik berdasarkan pendidikan terakhir diperoleh responden dengan pendidikan terakhir D1 – S2 sebanyak 67 orang (37,22%). Karakteristik berdasarkan status pekerjaan, berprofesi sebagai PNS, karyawan swasta, wiraswasta, pelajar atau mahasiswa sebanyak 132 orang (73,33%), sedangkan pengangguran/paruh waktu, ibu rumah tangga, pekerjaan lainnya sebanyak 48 orang (26,67%). Berdasarkan pendapatan per bulan, diperoleh pendapatan < 2 juta per bulan sebanyak 113 orang (62,78%), dan responden dengan pendapatan > 2 juta per bulan sebanyak 67 orang (37,22%).

Responden melakukan perjalanan dengan tujuan untuk bekerja/kantor, sales, kargo/pengiriman barang, pedagang, sekolah/kuliah/belajar yaitu sebanyak 124 orang (68,89%), sedangkan tujuan belanja/hiburan atau tujuan lainnya sebanyak 56 orang (31,11%). Jenis penyeberangan yang digunakan pada saat menerima kuesioner adalah menyeberang di jalan raya sebanyak 104 orang (57,78%), sedangkan yang menggunakan jembatan penyeberangan sebanyak 76 orang (42,22%). Frekuensi terbesar dalam menggunakan jembatan penyeberangan pada kategori < 2 kali/minggu yaitu sebanyak 108 orang (60%), kategori 2-3 hari/minggu sebanyak 41 orang (22,78%), kategori 3-4 hari/minggu 18 orang (10%) dan kategori > 4 kali/minggu 13 orang (7,22%). Latar belakang menggunakan jembatan penyeberangan, pertimbangan keselamatan sebanyak 79 orang (43,89%), pertimbangan keamanan sebanyak 38 orang (21,11%), pertimbangan kemudahan sebanyak 32 orang (17,78%), dan pertimbangan kenyamanan sebanyak 31 orang (17,22%).

Berdasarkan tingkat pengetahuan responden terhadap pentingnya sarana jembatan penyeberangan, kategori ‘ya’ dipilih sebanyak 175 orang (97,22%), sedangkan yang memilih kategori ‘tidak’ sebanyak 5 orang (2,78%). Responden yang mengetahui bahaya akibat menyeberang tidak menggunakan jembatan penyeberangan, kategori ‘ya’ dipilih oleh 175 orang (97,22%), sedangkan yang memilih kategori ‘tidak’ sebanyak 5 orang (2,78%).

b. Kebijakan Jembatan Penyeberangan

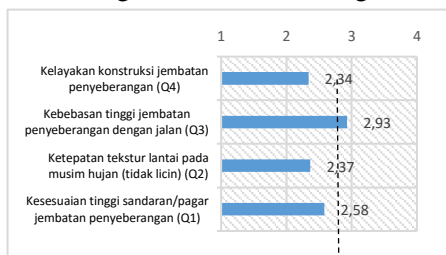
Ditinjau dari kebijakan pemerintah dalam penerapan jembatan penyeberangan, diperoleh hasil bahwa sebagian besar responden setuju dengan penerapan jembatan penyeberangan di Kota Banda Aceh, terlihat sebanyak 164 orang responden (91,11%) memilih kategori ‘ya’, sedangkan responden yang memilih kategori ‘tidak’ sebesar 8,89% atau 16 orang. Sebagian besar responden juga sudah menggunakan jembatan penyeberangan untuk menyeberang jalan menuju ke tempat tujuan sebanyak 136 orang (75,56%) responden sudah menggunakan jembatan penyeberangan, sedangkan yang belum menggunakan jembatan penyeberangan sebanyak 44 orang (24,44%).

c. Akseptasi Lokasi

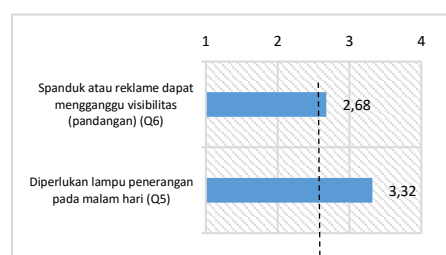
Berdasarkan hasil rekapitulasi data dari tiga lokasi jembatan penyeberangan dalam penelitian ini, tingkat persetujuan atau akseptasi terhadap lokasi jembatan penyeberangan yang ditentukan oleh Pemerintah secara keseluruhan sudah sesuai dengan harapan masyarakat. Lokasi jembatan penyeberangan Jambo Tape sebesar 56 orang (93,33%) menyatakan setuju dengan lokasi yang ditentukan pemerintah, sisanya sebanyak 4 orang (6,67%) menyatakan tidak setuju dengan lokasi tersebut. Untuk jembatan penyeberangan Jeulingke, sebanyak 58 orang (96,67%) menyatakan setuju, sedangkan sebagian kecil masyarakat menyatakan tidak setuju dengan lokasi yaitu sebanyak 2 orang (3,33%). Hasil yang berbeda diperoleh untuk lokasi jembatan penyeberangan Lampriek, sebanyak 28 orang (46,67%) menyatakan setuju dengan lokasi yang ditentukan pemerintah, sedangkan sebagian besar lainnya menyatakan tidak setuju dengan lokasi tersebut yaitu 32 orang (53,33%).

d. Persepsi Masyarakat

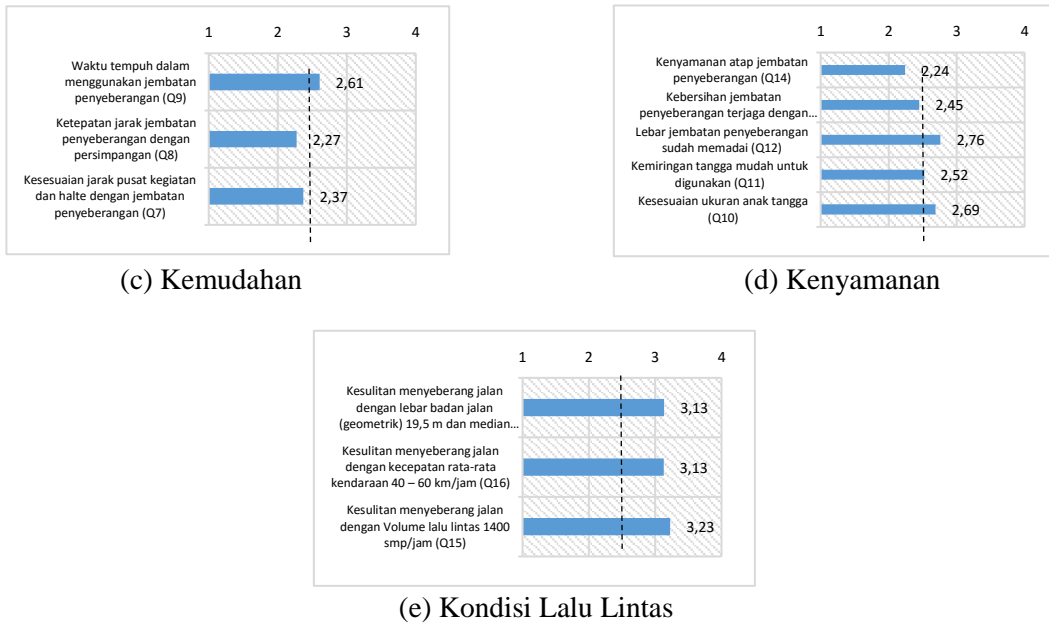
Hasil rekapitulasi data analisis deskriptif dilakukan untuk mengetahui frekuensi persepsi masyarakat terhadap efektifitas jembatan penyeberangan. Dalam penelitian ini, distribusi terkait persepsi masyarakat dengan skala likert sebagai berikut:



(a) Keselamatan



(b) Keamanan



Gambar 1. Distribusi terkait Pertanyaan Psikologis Penilaian dengan Skala Likert

4.2 Pembahasan

Hasil rekapitulasi data kuesioner didapatkan karakteristik berdasarkan sosial-ekonomi yaitu mayoritas responden berjenis kelamin laki-laki (64,44%), berusia muda 20-29 tahun (42,22%), latar belakang pendidikan terakhir adalah SD, SMP, dan SMA (62,78%), berprofesi sebagai PNS, karyawan swasta, wiraswasta, pelajar atau mahasiswa (56,7%), dan penghasilan responden per bulan di bawah 2 juta rupiah (62,78%).

Hasil analisis deskriptif perilaku perjalanan, tujuan melakukan perjalanan pada saat menerima kuesioner untuk bekerja/kantor, sales, kargo/pengiriman barang, pedagang, sekolah/kuliah/belajar (68,89%). Jenis penyeberangan yang digunakan responden untuk menyeberang jalan pada saat menerima kuesioner adalah menyeberang di jalan raya (57,78%). Hasil ini menunjukkan bahwa responden lebih memilih menyeberang tanpa jembatan penyeberangan, hal ini lebih diperkuat dengan data frekuensi terbesar dalam menggunakan jembatan penyeberangan < 2 kali/minggu (60%). Pertimbangan keselamatan merupakan alasan yang paling dominan yang dipilih responden dalam menggunakan jembatan penyeberangan (43,89%), pada dasarnya responden memahami pentingnya sarana jembatan penyeberangan di jalan perkotaan (97,22%), serta sebagian besar responden mengetahui bahaya akibat menyeberang tidak menggunakan jembatan penyeberangan (97,22%).

Hasil analisis deskriptif dari indikator kebijakan jembatan penyeberangan menunjukkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan penerapan jembatan penyeberangan di Kota Banda Aceh (91,11%). Sebagian besar responden juga sudah menggunakan jembatan penyeberangan untuk menyeberang jalan menuju ke tempat tujuan (75,56%).

Hasil analisis deskriptif dari indikator persepsi masyarakat menunjukkan sebagian besar indikator memiliki nilai di atas 2,5 dari skala likert 4 poin. Indikator yang paling tinggi mendapat perhatian responden adalah “diperlukan lampu penerangan pada jembatan penyeberangan terutama pada malam hari” dengan nilai rata-rata 3,32 yang berada pada variabel laten keamanan. Pada variabel laten kondisi lalu lintas, ketiga indikatornya memiliki nilai di atas standarisasi. Responden mengalami kesulitan menyeberang jalan tanpa jembatan penyeberangan pada volume lalu lintas (jumlah kendaraan) 1400 smp/jam yang melintasi jalan pada jam sibuk dengan nilai rata-rata 3,23. Responden setuju bahwa dengan kecepatan rata-rata kendaraan 40 – 60 km/jam akan mengalami kesulitan untuk menyeberang jalan dengan nilai rata-rata 3,13, dan juga cenderung mengalami kesulitan untuk menyeberang jalan tanpa

jembatan penyeberangan dengan lebar badan jalan (geometrik) 19,5 m dan median 1,3 m dengan nilai rata-rata 3,13.

Hasil analisis deskriptif dari indikator akseptasi lokasi menunjukkan tingkat persetujuan atau akseptasi terhadap lokasi jembatan penyeberangan yang ditentukan oleh Pemerintah secara keseluruhan sudah sesuai dengan harapan masyarakat. Akseptasi responden terhadap lokasi jembatan penyeberangan Jambo Tape sebesar 93,33% dan jembatan penyeberangan Jeulingke sebesar 96,67%. Keadaan yang berbeda terjadi pada jembatan penyeberangan Lampriek dimana 53,33% responden cenderung tidak setuju dengan lokasi jembatan penyeberangan yang telah ditentukan oleh pemerintah. Responden beranggapan bahwa posisi jembatan penyeberangan terlalu dekat dengan persimpangan bersinyal yang dilengkapi dengan *zebra cross*, masyarakat akan cenderung memilih menyeberang melewati *zebra cross* dari pada menggunakan jembatan penyeberangan.

5. KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

1. Faktor-faktor yang mempengaruhi karakteristik sosial-ekonomi masyarakat terhadap efektivitas jembatan penyeberangan, penyebab yang paling dominan adalah mayoritas berjenis kelamin laki-laki, berusia 20-29 tahun, pendidikan terakhir SD, SMP, dan SMA, berprofesi sebagai PNS, karyawan swasta, wiraswasta, pelajar atau mahasiswa, penghasilan per bulan di bawah 2 juta rupiah, tujuan melakukan perjalanan untuk bekerja/kantor, sales, kargo/pengiriman barang, pedagang, sekolah/kuliah/belajar.
2. Hasil analisis akseptasi terhadap lokasi jembatan penyeberangan yang ditentukan oleh Pemerintah secara keseluruhan sudah sesuai dengan harapan masyarakat. Responden setuju terhadap lokasi jembatan penyeberangan Jambo Tape dan jembatan penyeberangan Jeulingke. Akan tetapi responden cenderung tidak setuju dengan lokasi jembatan penyeberangan Lampriek. Mereka beranggapan bahwa posisi jembatan penyeberangan terlalu dekat dengan persimpangan bersinyal yang dilengkapi dengan *zebra cross*, masyarakat akan cenderung memilih menyeberang melewati *zebra cross* dari pada menggunakan jembatan penyeberangan.

5.2 Saran

1. Pemilihan lokasi jembatan penyeberangan harus dipertimbangkan dengan tepat, hendaknya tidak berdekatan dengan persimpangan atau fasilitas penyeberangan lainnya sehingga dapat meningkatkan pemanfaatan jembatan penyeberangan oleh masyarakat.
2. Dapat dilakukan penelitian lanjutan untuk meneliti efektivitas jembatan penyeberangan dengan jumlah sampel yang lebih banyak dengan responden yang lebih bervariasi.
3. Diharapkan penelitian ini dapat menjadi bahan referensi bagi pihak yang terkait khususnya dalam perencanaan dan pembangunan fasilitas jembatan penyeberangan pada masa mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

- Eagly, A. H. & Chaiken, S., 2008. *The Psychology of Attitudes*. Harcourt Publisher, New York.
- Ferdinand, 2006. *Metode Penelitian Manajemen*, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Indraswara, M. S., 2006. *Jurnal Ilmiah Perancangan Kota dan Permukiman*, ENCLOSURE Volume 5 No. 2. Juni 2006.
- Sedarmayanti, 2009. *Sumber Daya Manusia dan Produktivitas Kerja*, Bandung: CV. Mandar Maju.
- Sugiarto, Miwa, T., Sato, H., Morikawa, T., 2014. *Congestion Charging: Influence of Public Consciousness on Acceptability in Jakarta Metropolitan Area*. Proceedings of 21st World Congress on Intelligent Transport Systems, Detroit, September 2014.

- Sugiarto, S., Miwa, T., Sato, H., Morikawa, T., 2015. *Use of Latent Variables Representing Psychological Motivation to Explore Citizens' Intentions with Respect to Congestion Charging Reform in Jakarta*. Urban Plan. Transp. Res. 3, 1–22
- Sugiarto, Miwa, T., Sato., H., Morikawa, T, 2017a. *Explaining Differences in Acceptance Determinants Towards Congestion Charging Policies in Indonesia and Japan*. Journal of Urban Planning and Development (ASCE). 143(2): 1-12.
- Sugiarto, Miwa, T., Sato., H., Morikawa, T, 2017b. *Inclusion of Latent Constructs in Utilitarian Resource Allocation Model for Analyzing Revenue Spending Options in Congestion Charging Policy*. Transportation Research Part A: Policy and Practice. 103: 36-53.
- Sugiarto, S., Miwa, T., Morikawa, T., 2018. *Recursive Bivariate Response Models of the ex-ante Intentions to Link Perceived Acceptability Among Charge and Refund Options for Alternative Road Pricing Schemes*. ransp. Lett.: Int. J. Transp. Res. 10(1)52–63.
- Sugiyono, 2012. *Memahami Penelitian Kualitatif*, Alfabet, Bandung.
- Sugiyono, 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta.
- Tamin, OZ., 2000. *Perencanaan dan Pemodelan Transportasi*, ITB, Bandung.