

EVALUATION OF THE EFFECTIVENESS OF SPECIAL TRANSPORT AND WHEEL WHEELS

Case Study of Gajah Mada Road Jember City

Refanda Yasmin

Supervisor :

Rofi Budi Hamduwibawa ST., MT ; Taufan Abadi ST., MT
civil engineering studies program, Faculty of Engineering, University Muhammadiyah
Jember
Jln.Karimata 49, Jember 68121, Indonesia

ABSTRACT

Increasing the need for movement of goods and people based on population growth, if not balanced by the availability of adequate means and means of transportation that can cause traffic problems including traffic irregularities, which in turn will cause traffic jams, accidents and other disturbances against smooth traffic.

For traffic that is used for people riding motorbikes in Jember, a special lane is built, with special requests that can be used for traffic and traffic from two-wheelers. This study aims to evaluate the effectiveness of the Special Transport and Two-wheel lane using the Level of Service (LoS) analysis method and the SWOT method to determine the level of service and strategy.

The results showed that the performance of special lanes and two wheels on Jalan Gajah Mada is currently not maximal because there are obstacles or problems that cause the special lane of fees and two wheels to not work. Some of the things that were done were notification of socialization from the relevant institutions, there were no clear provisions and sanctions, no matter the available signs, antipathy attitude, lack of usefulness, special lane, lack of pedestrian crossing zones, unavailability of special lanes turning back for two-wheeled vehicles, lighting, and there are no clear markers.

Based on the results of the SWOT analysis, the development strategy is in Quadrant II, which means the application of special lanes, and although this is very easy to have. The bidding strategy provided is changing the strategy.

Keywords: Special lane, level of road service, SWOT.

PENDAHULUAN

Latar Belakang

Jalan Gajah Mada merupakan jalan arteri skunder yang merupakan jalan penghubung utama menuju pusat kota jember. Sehingga pergerakan lalu lintas diruas jalan tersebut cukup tinggi. Kabupaten Jember berpenduduk 2.407.115 jiwa (Provinsi Jawa Timur Dalam Angka, BPS 2016) dengan kepadatan rata-rata 687,47 jiwa/km². Seiring dengan pertumbuhan penduduk yang cukup pesat, dari segi pergerakan lalu-lintas banyak dijumpai adanya

masalah lalu-lintas di kota Jember. Sejalan dengan laju pertumbuhan lalu lintas tersebut, bila tidak diimbangi oleh tersedianya prasarana dan sarana transportasi perkotaan yang memadai dapat menimbulkan masalah-masalah lalu lintas berupa ketidak tertiban lalu lintas, yang pada akhirnya akan menimbulkan kemacetan-kemacetan lalu lintas, kecelakaan dan gangguan lainnya terhadap kelancaran arus lalu lintas.

Kapolres Jember, AKBP Kusworo Wibowo, menjelaskan tahun 2017 total kecelakaan lalu lintas sebanyak 1.026 kasus. Jumlah ini mengalami peningkatan 72 kasus dari 2016 lalu. Kusworo menambahkan, meningkatnya kecelakaan lalu lintas juga disebabkan oleh tingginya pelanggaran lalu lintas di daerah Jember. Pihak Polres Jember mencatat, sepanjang tahun 2017 terdapat 53.000 pelanggaran lalu lintas (radiobintangtenggara.com).

Untuk menekan terjadinya kecelakaan lalu lintas khususnya yang menimpa pengendara sepeda motor di Jember, maka dibangunlah lajur khusus, dengan harapan lajur khusus tersebut dapat meminimalisir terjadinya kecelakaan lalu lintas dan untuk mewujudkan kenyamanan dan perlindungan dari kecelakaan bagi pengendara roda dua. Penelitian ini bertujuan untuk Evaluasi Efektivitas Lajur Khusus Angkutan Dan Roda Dua menggunakan metode analisis *Level of Service (LoS)* dan metode SWOT untuk mengetahui tingkat pelayanan dan strategi.

Keberadaan lajur khusus bagi angkutan dan roda dua ini perlu dilakukan pengkajian ulang. Untuk mengetahui kendala atau hambatan dalam menerapkan lajur khusus angkutan dan roda dua ini agar teridentifikasi sehingga dapat diketahui kendala mana yang menjadi dasar dalam penerapan lajur khusus angkutan dan roda dua dan bagaimana strategi untuk mengatasi dan menerapkan lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada Jember.

Rumusan Masalah

Dari latar belakang yang telah diuraikan diatas maka rumusan masalah yang ditinjau antara lain :

1. Bagaimana kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua saat ini di Jalan Gajah Mada Kota Jember?
2. Bagaimana persepsi pengguna jalan terhadap

keberadaan lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada Kota Jember?

3. Apa strategi yang tepat di terapkan untuk meningkatkan kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada Kota Jember?

Batasan Masalah

Adapun batasan masalah pada penelitian ini, Sebagai berikut :

1. Kendaraan yang di survey hanya kendaraan bermotor.
2. Tidak memperhitungkan biaya tarif angkutan.
3. Tidak menganalisa kinerja angkutan umum secara khusus.
4. Tidak menghitung hambatan samping.
5. Tidak menghitung tundaan yang di sepanjang segmen.
6. Tidak menghitung waktu tempuh.
7. Fokus obyek penelitian di sepanjang Jalan Gajah Mada Kota Jember (arah keluar kota).

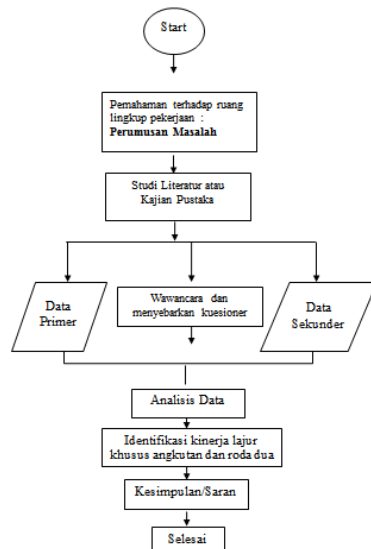
Tujuan Penelitian

Dalam penelitian tentunya memiliki tujuan yang diharapkan tercapai. Adapun tujuan dari penelitian ini sebagai berikut;

1. Untuk mengetahui kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua saat ini di Jalan Gajah Mada Kota Jember.
2. Untuk mengetahui persepsi pengguna jalan terhadap keberadaan lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada Kota Jember.
3. Untuk mengetahui strategi yang tepat di terapkan untuk meningkatkan kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada Kota Jember.

METODOLOGI

Bagan alir prosedur penelitian tugas akhir ditunjukkan pada Gambar 3.1



Gambar 3.1 Diagram Alir Penelitian

Perencana strategis (strategy planner) harus menganalisis faktor-faktor strategis perusahaan (kekuatan, kelemahan, peluang dan ancaman) dalam kondisi yang ada saat ini. Hal ini dinamakan Analisis Situasi. Model yang paling populer untuk analisis situasi adalah Analisis SWOT. Hasil analisa biasanya adalah arahan atau rekomendasi untuk mempertahankan kekuatan dan menambah keuntungan dari peluang yang ada, sambil mengurangi kekurangan dan menghindari ancaman.

Dalam teknik analisis SWOT responden diminta untuk menilai tingkat kesetujuan berbagai variabel relevan sesuai yang diketahui pada masing-masing atribut tersebut. Kemudian, nilai rata-rata tingkat kesetujuan atribut akan dianalisis menggunakan matriks SWOT. Matriks ini akan memberikan gambaran strategi mana yang tepat untuk diaplikasikan.

Tingkat kesetujuan suatu atribut dinilai dengan menggunakan skala 5 tingkat (likert) yang terdiri dari sangat setuju, setuju, kurang setuju, tidak

setuju, dan sangat tidak setuju. Kelima penilaian tersebut diberikan bobot sebagai berikut:

- Jawaban sangat setuju diberi bobot 5, berarti ,masyarakat sangat puas.
- Jawaban setuju diberi bobot 4, berarti ,masyarakat puas.
- Jawaban kurang setuju diberi bobot 3, berarti ,masyarakat kurang puas.
- Jawaban tidak setuju diberi bobot 2 berarti ,masyarakat cukup puas.
- Jawaban sangat tidak setuju diberi bobot 1, berarti ,masyarakat sangat tidak puas.

Kemudian dilakukan uji validitas dan uji realibilitas terhadap kriteria dalam kuisioner SWOT sehingga dapat diketahui bahwa instrumen tersebut berkualitas dan dapat dipertanggung jawabkan, menurut Sevilla (1993:175-176) yang dimaksud dengan validitas adalah derajat ketepatan suatu alat ukur tentang pokok isi atau arti sebenarnya yang diukur, dan realibilitas adalah derajat ketepatan dan ketelitian atau akurasi yang ditunjukkan oleh instrumen pengukuran dengan lain istilah adalah stabilitas, dapat dipercaya dan dapat diramalkan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Volume Lalu Lintas

Data volume lalu lintas ini menggunakan data-data yang berdasarkan hasil survey perhitungan lalu lintas, data yang digunakan berlokasi di jalan Gajah Mada. Data dicatat berdasarkan interval waktu per 1 jam untuk memudahkan mencari volume terbesar pada jam puncak. Untuk mencari nilai volume per jam didapat dengan mengalikan jumlah kendaraan dengan nilai ekuivalen mobil penumpang (emp) pada masing-masing jenis kendaraan.

Tabel 4.1 Data Volume Lalu Lintas per 15 menit dalam satuan smp/jam

Waktu	Kendaraan ringan (LV) emp 1	smp/jam	Kendaraan Berat (HV) emp 1,3	smp/jam	Sepeda Motor (MC) emp 0,4	smp/jam
06.00-06.15	80	414	0	0	253	750
06.15-06.30	113		0		493	
06.30-06.45	105		0		422	
06.45-07.00	116		0		707	
TOTAL	414		0		1875	
07.00-07.15	138	708	0	0	568	989
07.15-07.30	214		0		662	
07.30-07.45	215		0		658	
07.45-08.00	141		0		585	
TOTAL	708		0		2473	
08.00-08.15	172	625	2	3	464	648
08.15-08.30	151		0		422	
08.30-08.45	167		0		421	
08.45-09.00	135		0		314	
TOTAL	625		2		1621	
09.00-09.15	247	867	2	4	553	739
09.15-09.30	213		1		488	
09.30-09.45	203		0		410	
TOTAL	820				2	
13.00-13.15	215	820	0	3	388	588
13.15-13.30	210		0		379	
13.30-13.45	176		0		353	
13.45-14.00	219		2		349	
TOTAL	820		2		1469	
14.00-14.15	228	804	2	5	338	522
14.15-14.30	160		1		284	
14.30-14.45	201		1		328	
14.45-15.00	215		0		355	
TOTAL	804		4		1305	
15.00-15.15	247	919	0	5	348	662
15.15-15.30	241		2		370	
15.30-15.45	167		2		284	
15.45-16.00	264		0		652	
TOTAL	919		4		1654	
16.00-16.15	165	975	1	7	364	844,4
16.15-16.30	260		2		528	
16.30-16.45	308		2		656	
16.45-17.00	242		0		563	
TOTAL	975		5		2111	

Tabel 4.2 Data Volume Lalu Lintas Total dalam satuan smp/jam

Waktu	Kendaraan ringan (LV) smp/jam	Kendaraan Berat (HV) smp/jam	Sepeda Motor (MC) smp/jam	Total
06.00-07.00	414	0	750	1164
07.00-08.00	708	0	989	1697
08.00-09.00	625	3	648	1276
09.00-10.00	867	4	739	1610
10.00-11.00	847	1	610	1458
11.00-12.00	911	3	595,2	1509
12.00-13.00	840	3	617	1459
13.00-14.00	820	3	588	1410
14.00-15.00	804	5	522	1331
15.00-16.00	919	5	662	1586
16.00-17.00	975	7	844,4	1826

Berdasarkan dari tabel data perhitungan tersebut dapat disimpulkan bahwa:

1. Jam puncak pagi terjadi pada pukul 07-08, hal ini dikarenakan pada jam tersebut merupakan jam berangkat sekolah dan jam kerja.
2. Jam puncak siang terjadi pada pukul 11 – 12, hal ini dikarenakan pada jam tersebut merupakan jam pulang sekolah untuk sebagian besar sekolah dan jam istirahat kantor.
3. Jam puncak sore terjadi pada pukul 16-17, hal ini dikarenakan pada jam tersebut merupakan jam berakhirnya seluruh kegiatan baik kegiatan sekolah maupun kerja dan juga karena penelitian ini dilaksanakan pada bulan ramadhan

jadi pada jam tersebut ramai pengguna jalan yang mencari takjil buka puasa.

Kapasitas dan Derajat Kejenuhan

Kapasitas (C)

Perhitungan kapasitas menggunakan persamaan dan langkah-langkah sesuai dengan petunjuk buku manual MKJI sebagai berikut:

$$C = C_o \times F_{Cw} \times F_{Csp} \times F_{Csf} \times F_{CCs}$$

$$\begin{aligned} C_o &= 1650 \\ F_{Cw} &= 1 \\ F_{Csp} &= 1 \\ F_{Csf} &= 0,95 \\ F_{CCs} &= 1 \end{aligned}$$

$$C = 1567,5 \text{ smp/jam}$$

Berdasarkan perhitungan diatas diperoleh besarnya kapasitas dari ruas jalan gajah mada arah keluar kota adalah 1567,5 smp/jam.

Derajat Kejenuhan (*degree of Saturation, DS*)

DS dihitung sebagai berikut :

$$\begin{aligned} Q &= 608,6333333 \\ C &= 1567,5 \end{aligned}$$

$$\begin{aligned} DS &= Q/C \\ &= 0,388282828 \text{ smp/jam} \end{aligned}$$

Sehingga dengan memasukkan nilai volume dan kapasitas jalan kedalam rumus derajat kejenuhan diperoleh nilai derajat kejenuhan sebesar : 0,38.

Tingkat Pelayanan Jalan

Setelah memperoleh nilai derajat kejenuhan (DS) maka berdasarkan Tabel 2.23 dengan DS = 0,38 ruas jalan yang ditinjau tergolong dalam kategori tingkat pelayanan B (DS = 0.20 – 0.44).

Tabel 4.3 Tingkat Pelayanan Jalan

NO	KELAS JALAN	JUMLAH LAJUR	LEBAR BADAN JALAN EFEKTIF (m)	DS	TINGKAT PELAYANAN
1	Arteri Sekunder	3	7	0,388283	B

Dari hasil perhitungan diatas dapat disimpulkan Jalan Gajah Mada arah ke luar kota masuk dalam Tingkat pelayanan B. Yang mana tingkat pelayanan B mempunyai sifat sebagai berikut:

- a) arus stabil dengan volume lalu lintas sedang dan kecepatan mulai dibatasi oleh kondisi lalu lintas;
- b) kepadatan lalu lintas rendah hambatan internal lalu lintas belum mempengaruhi kecepatan;
- c) pengemudi masih punya cukup kebebasan untuk memilih kecepatannya dan lajur jalan yang digunakan.

Data Kuesioner

Gambaran Umum Responden

Responden pada penelitian ini adalah pengguna jalan Gajah Mada Jember. Dalam penelitian ini populasi tidak diketahui sehingga ukuran sampel yang digunakan dicari dengan menggunakan rumus slovin didapat 330 sampel. Jumlah responden yang digunakan pada penelitian ini ditampilkan dalam Tabel 4.4.

Tabel 4.4 Jumlah Kuesioner

No	Keterangan	Total
1	Kuesioner yang disebar	400
2	Kuesioner yang terisi	375
3	Kuesioner yang diolah	330

Jenis Kelamin

Gambaran umum responden yang dapat diketahui melalui faktor jenis kelamin dapat dijabarkan dalam Tabel 4.5.

Tabel 4.5 Jenis Kelamin Responden

NO	Keterangan	Jumlah	Persentase (%)
1	Pria	207	62,7
2	Wanita	123	37,3
	Total	330	100

Umur Responden

Gambaran umum identitas responden lain juga dapat diketahui melalui faktor umur. Hal ini dapat dijabarkan dalam tabel 4.6.

Tabel 4.6 Umur Responden

NO	Keterangan	Jumlah	Persentase (%)
1	17 s/d 25	280	84,85
2	26 s/d 35	26	7,88
3	36 s/d 45	23	6,97
4	>45	1	0,30
	Total	330	100

Pekerjaan Responden

Tabel 4.7 Pekerjaan Responden

NO	Keterangan	Jumlah	Persentase (%)
1	PNS	32	9,70
2	PEGAWAI SWASTA	6	1,82
3	WIRUSAHA	12	3,64
4	PELAJAR atau MAHASISWA	280	84,85
	Total	330	100

Tingkat Pendidikan Terakhir Responden

Tabel 4.8 Tingkat Pendidikan Terakhir Responden

NO	Keterangan	Jumlah	Persentase (%)
1	SD	0	0,00
2	SMP	2	0,61
3	SMA	284	86,06
4	S1	44	13,33
5	S2	0	0,00
6	S3	0	0,00
	Total	330	100

Olah Data Kuesioner

Tabel 4.9 Hasil olah Kuesioner Variabel Kekuatan (Strengths)

Label	Item	Variabel Kekuatan (strengths)								N	Jumlah	rata-rata Indeks		
		S1	S2	S3	S4	S5	S6	S7	S8					
x1.1	Kondisi Jalan Gajah Mada arah keluar kota saat ini bagus.	82	410	195	780	39	117	12	24	2	2	330	1335	4,0994
x1.2	Rambu-rambu pemberitahuan lajur khusus angkutan dan roda dua terpasang di sepanjang jalan Gajah Mada arah keluar kota.	59	295	227	908	32	96	12	24	0	0	330	1323	4,0091
x1.3	Tingkat pelayanan jalan pada jalan Gajah Mada arah keluar kota tergolong bagus.	86	430	198	792	40	120	4	8	2	2	330	1352	4,097
												4,097		
												4,0091		
												4,0485		

Dari tabel 4.9 menunjukkan bahwa jawaban responden terhadap variabel kekuatan (strengths) dari keseluruhan item dengan nilai rata-rata 4 yang artinya responden setuju dengan keseluruhan item yakni terhadap kondisi jalan Gajah Mada bagus arah keluar kota, rambu-rambu pemberitahuan lajur khusus angkutan dan roda dua telah terpasang dan tingkat pelayanan jalan Gajah Mada arah keluar kota tergolong bagus.

Tabel 4.10 Hasil olah Kuesioner Variabel Kelemahan (Weaknesses)

Label	Item	SS		S		KS		TS		STS		N	Jumlah	rata-rata Indeks
		F	fx	F	fx	F	fx	F	fx	F	fx			
x2.1	Minimnya zona penyebrangan untuk pejalan kaki di jalan Gajah Mada	56	280	150	600	95	279	28	56	3	3	330	1218	3,6909
x2.2	Belum terdapat lajur khusus parkir balok bagi pengendara roda dua.	117	585	177	708	29	87	6	12	1	1	330	1393	4,2212
x2.3	Kurangnya lampu penerangan di jalan Gajah Mada pada malam hari.	29	145	114	456	127	381	44	88	16	16	330	1086	3,2909
x2.4	Belum ada marka khusus yang membedakan antara lajur khusus angkutan dan roda dua dengan lajur lain.	92	460	166	664	44	132	21	42	7	7	330	1305	3,9545
x2.5	Rambu-rambu pemberitahuan lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada kurang terlihat dengan jelas.	117	585	170	680	34	102	6	12	3	3	330	1382	4,1879
Maksimum													4,2212	
Minimum													3,2909	
Rata-rata													3,8691	

Dari tabel 4.10 menunjukkan bahwa jawaban responden terhadap variabel kelemahan (weaknesses) dari keseluruhan item dengan nilai rata-rata 3,8 atau dibulatkan menjadi 4, ini menunjukkan bahwa pengguna jalan setuju terhadap item-item pernyataan yang tersedia pada variabel kelemahan (weaknesses) tersebut.

Tabel 4.11 Hasil olah Kuesioner Variabel Peluang (Opportunities)

Label	Item	SS		S		KS		TS		STS		N	Jumlah	rata-rata Indeks
		F	fx	F	fx	F	fx	F	fx	F	fx			
x3.1	Dengan adanya lajur khusus angkutan dan roda dua dapat mendidik pengguna roda dua dan angkutan lebih tertib, teratur dan disiplin.	99	495	170	680	49	147	9	18	3	3	330	1343	4,0697
x3.2	Dengan adanya lajur khusus dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas.	96	480	164	656	53	159	11	22	6	6	330	1323	4,0091
x3.3	Dengan adanya lajur khusus dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan berlalu lintas bagi seluruh pengguna jalan.	100	500	172	688	44	132	9	18	5	5	330	1343	4,0697
Maksimum													4,0697	
Minimum													4,0091	
Rata-rata													4,0495	

Dari tabel 4.11 menunjukkan bahwa jawaban responden terhadap variabel peluang (opportunities) dari keseluruhan item dengan nilai rata-rata 4, ini menunjukkan bahwa pengguna jalan setuju terhadap item-item pernyataan yang tersedia pada variabel peluang (opportunities) tersebut. Semakin banyak

responden setuju semakin besar peluang yang akan dimiliki terhadap keberlanjutan implementasi lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada kota Jember.

Tabel 4.12 Hasil Olah Data Kuesioner dengan Variabel Ancaman (Threats)

Label	Item	SS		S		KS		TS		STS		N	Jumlah	rata-rata Indeks
		F	fx	F	fx	F	fx	F	fx	F	fx			
x4.1	Masih banyak pengguna jalan terutama roda dua yang melanggar arus lalu lintas.	96	180	138	552	129	387	20	40	7	7	330	1166	3,5333
x4.2	Kendaraan yang parkir di bahu Jalan Gajah Mada mengganggu kelancaran arus lalu lintas.	91	455	179	716	52	156	6	12	2	2	330	1341	4,0686
x4.3	Belum ada peraturan dan sanksi yang jelas dan tegas perhubungan terkait pelanggaran penggunaan lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada.	170	850	139	556	18	54	1	2	2	2	330	1464	4,4364
x4.4	Kendaraan tak bersekol (Bekak) yang sering melanggar arus lalu lintas mengganggu kelancaran lalu lintas.	96	480	130	520	79	237	19	38	6	6	330	1281	3,8818
Maksimum													4,4364	
Minimum													3,5333	
Rata-rata													3,9788	

Dari tabel 4.12 menunjukkan bahwa jawaban responden terhadap Variabel Ancaman (Threats) dari keseluruhan item dengan nilai rata-rata 3,9 atau dibulatkan menjadi 4, ini menunjukkan bahwa pengguna jalan setuju terhadap item-item pernyataan yang tersedia pada kuesioner dengan Variabel Ancaman (Threats). Nilai indeks terbesar pada item ke tiga yaitu sebesar 4,4 tentang Belum adanya peraturan dan sanksi yang jelas dari dinas perhubungan terkait pelanggaran penggunaan lajur khusus. Maksudnya ialah, responden setuju dengan pernyataan tersebut bahwa belum adanya penetapan peraturan yang jelas beserta sanksi bagi pengguna jalan gajah mada yang tidak menggunakan lajur khusus akan menjadi ancaman besar serta faktor penyebab lajur khusus angkutan dan roda dua ini tidak digunakan dengan baik.

Uji Kualitas Data Kuesioner

Uji Validitas dengan SPSS

Uji validitas dilakukan untuk menguji apakah kuesioner dari suatu variabel dinyatakan valid atau sah untuk digunakan sebagai alat ukur variabel.

Pengujian dilakukan melalui perbandingan antara r hitung > r tabel maka kuesioner dinyatakan valid. Nilai r hitung di dapat dari hasil pernyataan responden terhadap kuesioner yang kemudian dilakukan korelasi dengan program SPSS dan menghasilkan output *corrected item total correlation*. Sedangkan r tabel di dapat dengan menggunakan tabel r *product moment*.

Tabel 4.13 Hasil Uji Validitas Kuesioner dengan SPSS

Correlations			
		x4.4	JML
Responden	Pearson Correlation	,059	-,099*
	Sig. (2-tailed)	,284	,074
	N	330	330
x1.1	Pearson Correlation	,078*	,371**
	Sig. (2-tailed)	,156	,000
	N	330	330
x1.2	Pearson Correlation	,193	,381**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000
	N	330	330
x1.3	Pearson Correlation	,123	,272**
	Sig. (2-tailed)	,025	,000
	N	330	330
x2.1	Pearson Correlation	,119*	,477**
	Sig. (2-tailed)	,031	,000
	N	330	330
x2.2	Pearson Correlation	,125	,531**
	Sig. (2-tailed)	,023	,000
	N	330	330
x2.3	Pearson Correlation	-,028	,077**
	Sig. (2-tailed)	,608	,163
	N	330	330
x2.4	Pearson Correlation	,241	,525**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000
	N	330	330
x2.5	Pearson Correlation	,265	,586**
	Sig. (2-tailed)	,000	,000
	N	330	330
x3.1	Pearson Correlation	,035	,600**
	Sig. (2-tailed)	,529	,000
	N	330	330
x3.2	Pearson Correlation	,082	,585**
	Sig. (2-tailed)	,137	,000
	N	330	330
x3.3	Pearson Correlation	,111	,582**
	Sig. (2-tailed)	,044	,000
	N	330	330

Correlations			
		x4.4	JML
x4.1	Pearson Correlation	,176	,362**
	Sig. (2-tailed)	,001	,000
	N	330	330
x4.2	Pearson Correlation	,160*	,413**
	Sig. (2-tailed)	,004	,000
	N	330	330
x4.3	Pearson Correlation	,100	,521**
	Sig. (2-tailed)	,070	,000
	N	330	330
x4.4	Pearson Correlation	1	,436**
	Sig. (2-tailed)		,000
	N	330	330
JML	Pearson Correlation	,436*	1**
	Sig. (2-tailed)	,000	
	N	330	330

Kemudian menentukan $df = n - 2$, yaitu $330 - 2 = 328$, maka didapat r tabel sebesar 0,06161. Hasil uji validitas selengkapnya dapat dilihat pada Tabel 4.14

Tabel 4.14 Hasil Uji Validitas Kuesioner antara r -tabel dengan r -hitung menggunakan SPSS

Variabel	Indikator	r-hitung	r-tabel	Kriteria
Variabel Kekuatan (strengths)	x1.1	0,371	0,0616	Valid
	x1.2	0,381	0,0616	Valid
	x1.3	0,272	0,0616	Valid
Variabel Kelemahan (Weaknesses)	x2.1	0,477	0,0616	Valid
	x2.2	0,531	0,0616	Valid
	x2.3	0,077	0,0616	Valid
	x2.4	0,525	0,0616	Valid
	x2.5	0,586	0,0616	Valid
Variabel Peluang (Opportunities)	x3.1	0,600	0,0616	Valid
	x3.2	0,585	0,0616	Valid
	x3.3	0,582	0,0616	Valid
Variabel Ancaman (Threats)	x4.1	0,362	0,0616	Valid
	x4.2	0,413	0,0616	Valid
	x4.3	0,521	0,0616	Valid
	x4.4	0,436	0,0616	Valid

Hasil uji validitas memperlihatkan bahwa nilai r hitung jawaban responden terhadap kuesioner variabel kekuatan (strengths), Variabel Kelemahan (Weaknesses), Variabel Peluang (Opportunities), dan Variabel Ancaman (Threats) lebih besar dibanding nilai r tabel, yang artinya kuesioner dari semua variabel dinyatakan valid sebagai alat ukur variabel.

Uji Reliabilitas dengan SPSS

Uji reliabilitas digunakan untuk melihat kehandalan kuesioner sebagai alat ukur variabel penelitian. Pengujian menggunakan *cronbach alpha* (α), yaitu apabila *cronbach alpha* (α) variabel lebih besar (>) 0,60 maka kuesioner yang digunakan oleh variabel tersebut terbukti handal untuk digunakan sebagai alat ukur variabel (Ghozali,2011) . Hasil uji reliabilitas selengkapnya dapat dilihat di tabel 4.15.

Tabel 4.15 Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
,705	15

Tabel 4.16 Hasil Uji Reliabel Kuesioner dengan SPSS

Variabel	Cronbach's Alpha	Standart Reliabilitas	Keterangan
Variabel Kekuatan (strengths)	,700	0,6	Reliabel
Variabel Kelemahan (Weaknesses)	,693	0,6	Reliabel
Variabel Peluang (Opportunities)	,670	0,6	Reliabel
Variabel Ancaman (Threats)	,693	0,6	Reliabel

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
x1.1	55,52	26,317	,241	,698
x1.2	55,55	26,516	,270	,695
x1.3	55,46	27,209	,147	,707
x2.1	55,86	25,012	,335	,688
x2.2	55,33	25,232	,427	,679
x2.3	56,26	28,888	-,104	,746
x2.4	55,60	24,393	,382	,681
x2.5	55,37	24,543	,481	,671
x3.1	55,48	24,251	,491	,669
x3.2	55,55	24,060	,463	,671
x3.3	55,48	24,281	,466	,671
x4.1	56,02	26,179	,213	,702
x4.2	55,49	25,995	,288	,693
x4.3	55,12	25,460	,421	,680
x4.4	55,67	25,187	,276	,696

Hasil uji reliabilitas menunjukkan bahwa nilai *cronbach alpha* (α) variabel kekuatan (strengths), Variabel Kelemahan (Weaknesses), Variabel Peluang (Opportunities), dan Variabel Ancaman (Threats) di atas 0,60 yang artinya kuesioner dari semua variabel dinyatakan reliabel atau handal sebagai alat ukur variabel.

Analisis SWOT

Tabel 4.18 Analisis SWOT

Variabel Kekuatan (strengths)	Item Pernyataan	Integrity	Rating	Score
x1.1	Kondisi Jalan Gajah Mada saat ini bagus.	0,1	4	0,4
x1.2	Rambu-rambu pemberitahuan lajur khusus angkutan dan roda dua terpasang di sepanjang jalan Gajah Mada.	0,2	4	0,8
x1.3	Tingkat pelayanan jalan pada jalan Gajah Mada tergolong bagus.	0,1	4	0,4
Total		0,4		1,6

Variabel Kelemahan (Weaknesses)	Item Pernyataan	Integrity	Rating	Score
x2.1	Minimnya zona penyebrangan untuk pejalan kaki di jalan Gajah Mada.	0,1	4	0,4
x2.2	Belum terdapat lajur khusus putar balik bagi pengendara roda dua.	0,1	4	0,4
x2.3	Kurangnya lampu penerangan di jalan Gajah Mada pada malam hari.	0,1	3	0,3
x2.4	Belum ada marka khusus yang membedakan antara lajur khusus angkutan dan roda dua dengan lajur lain.	0,2	4	0,8
x2.5	Rambu-rambu pemberitahuan lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada kurang terlihat dengan jelas.	0,1	4	0,4
		0,6		2,3
Total Faktor Internal		1		

Variabel Peluang (Opportunities)	Item Pernyataan	Integrity	Rating	Score
x3.1	Dengan adanya lajur Khusus angkutan dan roda dua dapat mendidik pengguna roda dua dan angkutan lebih tertib, teratur dan disiplin.	0,2	4	1
x3.2	Dengan adanya lajur khusus dapat menekan angka kecelakaan lalu lintas.	0,2	4	1
x3.3	Dengan adanya lajur khusus dapat meningkatkan keamanan dan kenyamanan berlalu lintas bagi seluruh pengguna jalan.	0,2	4	1
Total		0,6		2,4

Variabel Ancaman (Threats)	Item Pernyataan	Integrity	Rating	Score
x4.1	Masih banyak pengguna jalan terutama roda dua yang melawan arus lalu lintas.	0,1	3	0
x4.2	Kendaraan yang parkir di bahu Jalan Gajah Mada mengganggu kelancaran arus lalu lintas.	0,1	4	0
x4.3	Belum ada peraturan dan sanksi yang jelas dari dinas perhubungan terkait pelanggaran penggunaan lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada.	0,1	4	0
x4.4	Kendaraan tak bermotor (beach) yang sering melawan arus lalu lintas mengganggu kelancaran lalu lintas.	0,1	4	0
Total		0,4		1,5
Total Faktor Eksternal		1		

Matriks SWOT

Perhitungan strength posture dan competitive posture bertujuan untuk menentukan posisi titik ordinat organisasi atau perusahaan dalam grafik SWOT.

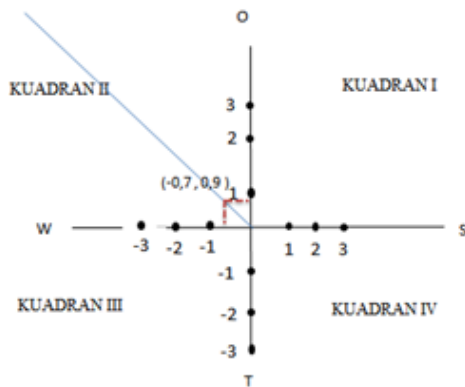
$$\text{Strenght posture} = 1,6 - 2,3 = -0,7$$

$$\text{competitive posture} = 2,4 - 1,5 = 0,9$$

$$(x,y) = (-0,7, 0,9)$$

Setelah diketahui ordinat x dan ordinat y selanjutnya lakukan penempatan ordinat perhitungan kumulatif nilai variabel tiap faktor internal maupun faktor eksternal yang sebelumnya telah kita hitung yaitu hasil dari *strength posture* dan *competitive posture*. Penggambaran ini berguna untuk mengetahui posisi organisasi atau perusahaan dalam kuadran serta dalam daerah terluas dari aspek SWOT

Kuadran dan strategi SWOT



Gambar 4.4 Kuadran SWOT dari hasil perhitungan

Dari hasil perhitungan tergolong kedalam Kuadran II yang artinya;

- Kuadran II (positif, negatif)
Posisi ini menandakan penerapan lajur khusus angkutan dan roda dua ini lemah namun sangat berpeluang. Rekomendasi strategi yang diberikan adalah ubah strategi, artinya dinas terkait yang merencanakan penerapan lajur khusus angkutan dan roda dua atau dalam hal ini Dinas Perhubungan disarankan untuk mengubah strategi sebelumnya. Sebab, strategi yang lama dikhawatirkan sulit untuk dapat menangkap peluang yang ada sekaligus memperbaiki kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua di ruas Jalan Gajah Mada Kota Jember.

Lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada Jember berada pada kuadran II. Artinya keputusan dibuatnya lajur khusus angkutan dan roda dua dinyatakan kurang tepat. Banyak kendala yang akan menghambat lajur khusus angkutan dan roda dua ini dapat berfungsi dengan baik dilapangan. Sehingga dikhawatirkan lajur khusus angkutan dan roda dua ini akan sulit dapat berfungsi sesuai tujuan yang ditargetkan oleh Dinas Perhubungan. Strategi yang tepat untuk meningkatkan kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan Gajah Mada Jember dengan strategi WO yakni perlu dilakukan strategi pemanfaatan peluang dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada.

PENUTUP

Kesimpulan

Dari hasil analisis yang dilakukan untuk melakukan evaluasi efektifitas lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada khusus arah keluar kota dengan menggunakan 330 sampel pengguna jalan dan strategi untuk mengatasinya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada saat ini belum maksimal karena terdapat penghambat atau kendala-kendala yang menyebabkan lajur khusus angkutan dan roda dua tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Adapun beberapa kendala diantaranya yaitu kurangnya sosialisasi dari instansi terkait dalam hal ini Dinas Perhubungan, belum terdapat peraturan dan sanksi yang jelas, merasa tidak peduli dengan rambu-rambu yang tersedia, sikap antipati, kurang menyadari manfaat lajur khusus, minimnya zona penyeberangan bagi pejalan kaki, belum tersedianya lajur khusus putar balik bagi kendaraan roda dua, pencahayaan, dan belum ada marka yang jelas.
2. Persepsi pengguna jalan terhadap lajur khusus angkutan dan roda dua sangat baik, terbukti dari hasil olah data kuisisioner dari total 330 data kuisisioner yang diolah didapat nilai rata-rata 4 yang berarti pengguna jalan setuju apabila diterapkan lajur khusus angkutan dan roda dua di jalan gajah mada tentunya dengan rancangan yang matang, mengupayakan perbaikan dari kendala-kendala yang dihadapi, melengkapi rambu dan marka jalan, dan menetapkan peraturan dan sanksi yang jelas.
3. Berdasarkan hasil perhitungan analisis SWOT, strategi pengembangan lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada

terdapat pada kuadran II. Strategi yang tepat di terapkan untuk meningkatkan kinerja lajur khusus angkutan dan roda dua di Jalan Gajah Mada menurut hasil analisis SWOT adalah menggunakan strategi WO, yang artinya mengurangi kelemahan yang dihadapi dan pada saat yang bersamaan memanfaatkan peluang yang ada.

Artinya strategi pengembangan secara menyeluruh baik internal dan eksternal diperlukan, seperti penyampaian informasi baik melalui media elektronik misal lewat siaran radio, stasiun televisi, dan papan reklame LED, penambahan lampu penerangan jalan pada ruas Jalan Gajah Mada Jember, penambahan marka khusus, dan rambu rambu lalu lintas pendukung, perencanaan lajur khusus putar balik, penambahan petugas khusus untuk membantu mengalihkan pengguna jalan pada jam jam sibuk ke jalan alternatif lainnya, penerapan sanksi tegas untuk pengguna sepeda motor yang tidak menggunakan lajur khusus sepanjang ruas Jalan Gajah Mada Jember.

Saran

Untuk memperbaiki pelayanan pada ruas Jalan Gajah Mada Kota Jember perlu adanya rekayasa lalu lintas yang bisa difungsikan secara cepat dan tepat. Beberapa saran yang dapat dilakukan seperti:

1. Untuk menghindari hal-hal yang mengakibatkan terjadinya kecelakaan dan kemacetan maka diperlukan peran dari beberapa pihak agar terjadi kenyamanan dan keselamatan di jalan.
2. Perlu adanya pengawasan rutin terhadap rambu lalu lintas sebagai penanganan terhadap bahaya kecelakaan dan kemacetan.
3. Di sisi lain perlu juga dilakukan penelitian mengenai sistem jaringan yang mendukung sistem transportasi secara keseluruhan di Kota Jember, seperti evaluasi terhadap jalur khusus pejalan kaki, dan perencanaan jalur khusus kendaraan tidak bermotor. Hal

tersebut penting dilakukan mengingat pengguna ruas Jalan Gajah Mada tidak hanya pengguna kendaraan bermotor saja.

DAFTAR PUSTAKA

Pemerintah Kabupaten Jember., 2016, "*Rencana Kerja Pembangunan Daerah*", Jember:

Bina Marga., 2013, "*Manual Desain Perkerasan Jalan Nomor 02/M/BM/2013. Departemen Pekerjaan Umum*", Jakarta:

Badan Pusat Statistik Kabupaten Jember., "*Jember Dalam Angka 2016*", Jember:

Direktorat Jendral Bina Marga., 1992, Direktorat Pembinaan Jalan Kota, "*Standar Perencanaan Geometrik Untuk Jalan Perkotaan*", Jakarta:

Salim, Noor., 1999, Laporan Hasil penelitian Dosen, "*Kajian Tingkat Pelayanan Jalan Pada Jalan Gajah Mada Kabupaten Jember*", Jember:

Amudi, Abdiyah., 2015, "*Evaluasi Kinerja Lajur Khusus Sepeda dan Becak di Jalan KH.Wahid Hasyim Kabupaten Jombang*", Jombang:

Funan, Gideon, A., 2014, "*Studi Kinerja Jalan Akibat Hambatan Samping Di Jalan Timor Raya Depan Pasar Oesao Kabupaten Kupang*", Kupang: Teknik Sipil FST Undana

Yasa, I, Made, Tapa., 2011, "*Pengaruh Hambatan Samping Terhadap Kapasitas Ruas Jalan Cokroaminoto Denpasar (Studi Kasus Di Depan Sekolah Taman Mahatma Gandhi)*", Bali: Jurusan Teknik Sipil, Politeknik Negeri Bali