

Pengaruh Prasarana Jalan terhadap Tingkat Keselamatan Pengguna Jalan di Jalan Desa Tarahan, Kecamatan Katibung, Kabupaten Lampung Selatan

Ketut Raditia Sanjaya¹, Felly Misdalena², Qadhli Jafar Adrian³

¹Program Studi Teknik Sipil Universitas Teknokrat Indonesia

ARTICLE INFO

Kata Kunci:

Prasarana Jalan, Kecepatan Kendaraan, Tingkat Kepentingan.

***Correspondence email:**

kraditiasanjaya@gmail.com,
Felly_misdalena@teknokrat.ac.id,
Qadhliadrian@teknokrat.ac.id

Submitted: 10-04-2025

Revised: 24-04-2025

Accepted: 22-07-2025

Published: 01-08-2025

ABSTRAK

Keselamatan lalu lintas adalah suatu keadaan untuk mengurangi risiko kecelakaan selama pengendara berlalu lintas disebabkan oleh para pengendara, kendaraan dan juga lingkungan. Pada ruas jalan Tarahan tidak memiliki rambu lalu lintas dan ada beberapa ruas jalan yang tidak memiliki marka jalan atau sudah pudar. Pentingnya penelitian ini untuk mengetahui tingkat keselamatan pada ruas jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan. Metode yang digunakan adalah metode kuantitatif dan metode survei. Kuisisioner penelitian ini menggunakan dua pengujian yaitu uji validitas dan uji reliabilitas menggunakan software SPSS dan sudah dinyatakan valid serta instrumen data dapat dipercaya. Kuisisioner kepada para pengguna jalan dan metode survei berupa data kecepatan para pengendara dan prasarana jalan. Kecepatan rata-rata yang didapat untuk Kendaraan Ringan (KR) yaitu 47,19 Km/Jam, Kendaraan Berat (KB) yaitu 37,87 Km/Jam dan Sepeda Motor (SM) yaitu 44,64 Km/Jam. Setelah penyebaran kuisisioner kepada 100 responden didapatkan Skala likert/tingkat kepentingan prasarana jalan yaitu 92,4% dan dapat dilihat pada kriteria Interpretasi skor yaitu para pengendara menyetujui akan pentingnya prasarana jalan sebagai keselamatan jalan.

ABSTRACT

Keywords:

road infrastructure, vehicle speed, level of importance.

Traffic safety is a condition to reduce the risk of accidents during traffic caused by drivers, vehicles and the environment. On the Tarahan road section there are no traffic signs and there are several road sections that do not have road markings or have faded. The importance of this study is to determine the level of safety on the Tarahan road section, Katibung District, South Lampung. The method used is the quantitative method and the survey method. The questionnaire for this study uses two tests, namely the validity test and the reliability test using SPSS software and has been declared valid and the data instrument can be trusted. The questionnaire to road users and the survey method are in the form of data on the speed of drivers and road infrastructure. The average speed obtained for Light Vehicles (KR) is 47.19 Km / Hour, Heavy Vehicles (KB) is 37.87 Km / Hour and Motorcycles (SM) is 44.64 Km / Hour. After distributing the questionnaire to 100 respondents, the Likert scale/level of importance of road infrastructure was 92.4% and can be seen in the score interpretation criteria, namely that drivers agree on the importance of road infrastructure for road safety.

PENDAHULUAN

Berdasarkan Undang-Undang RI Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas didefinisikan sebagai keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan (Putri & Masdar, 2016). Desa Tarahan di Kecamatan Katibung, Kabupaten Lampung Selatan, menjadi lokasi penelitian ini karena memiliki karakteristik unik dengan kepadatan penduduk yang tinggi dan tata guna lahan yang beragam, meliputi kawasan pabrik, sekolah, kantor, pertokoan, serta permukiman warga. Perkembangan ini ternyata diikuti oleh berbagai masalah transportasi, termasuk kasus kecelakaan lalu lintas dengan berbagai tingkat keparahan, mulai dari yang ringan hingga berat yang mengakibatkan kerugian materi bahkan korban jiwa. Faktor penyebabnya pun beragam, mencakup unsur manusia, kendaraan, dan kondisi lingkungan (Saidah dkk, 2018).

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh prasarana jalan terhadap tingkat keselamatan pengguna jalan di lokasi tersebut, khususnya menyoroti beberapa masalah infrastruktur seperti ketiadaan rambu lalu lintas, marka jalan yang sudah pudar atau bahkan tidak ada sama sekali, serta kondisi jalan yang berlubang (Nalendra & Amrina, 2023). Pentingnya penelitian ini terletak pada upaya untuk mengevaluasi tingkat keselamatan jalan di ruas Jalan Tarahan ketika prasarananya tidak memenuhi standar peraturan yang berlaku. Secara lebih rinci, penelitian ini memiliki tiga tujuan utama: (1) mengidentifikasi kecepatan rata-rata kendaraan di ruas jalan tersebut, (2) mengevaluasi kelengkapan

prasarana penunjang keselamatan, dan (3) menganalisis tingkat kepentingan berbagai prasarana jalan menggunakan metode Skala Likert.

Manfaat penelitian ini bersifat multidimensi, baik secara akademis maupun praktis. Dari sisi akademis, hasil penelitian ini akan memberikan kontribusi terhadap pengembangan ilmu transportasi, khususnya dalam memahami hubungan antara kualitas prasarana jalan dengan tingkat keselamatan pengguna jalan di wilayah pedesaan yang sedang berkembang. Secara praktis, temuan penelitian ini dapat menjadi dasar bagi pemerintah daerah dalam menyusun prioritas perbaikan prasarana jalan, seperti penambahan rambu lalu lintas, pembaruan marka jalan, dan perbaikan jalan yang rusak. Bagi masyarakat, penelitian ini diharapkan dapat meningkatkan kesadaran akan pentingnya prasarana jalan yang memadai untuk keselamatan berlalu lintas. Selain itu, hasil penelitian juga dapat menjadi referensi bagi dinas terkait dalam melakukan audit keselamatan jalan secara berkala, sehingga dapat meminimalisir potensi kecelakaan di masa yang akan datang (Syahputra, 2023).

Dalam tinjauan pustaka, transportasi menurut Steenbrink (1974) diartikan sebagai perpindahan orang atau barang menggunakan kendaraan ke lokasi yang terpisah secara geografis. Sementara itu, Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 mendefinisikan jalan sebagai prasarana transportasi darat yang mencakup seluruh bagian jalan beserta bangunan pelengkap dan perlengkapannya untuk lalu lintas (Ramadhani dkk, 2021). Aspek kecepatan lalu lintas, sebagaimana diungkapkan Hobbs (1995), merupakan rata-rata jarak yang dapat ditempuh kendaraan dalam satuan waktu tertentu, yang dipengaruhi oleh faktor manusia, kendaraan, dan prasarana jalan. Konsep keselamatan lalu lintas menurut Soejachmoen (2004) menekankan prinsip transportasi yang nyaman, aman, ramah lingkungan, dan dapat diakses semua kalangan. Handayani (2009) menambahkan bahwa peningkatan kecelakaan lalu lintas yang sering disebabkan oleh ketidaktaatan pengguna jalan mengharuskan dilakukannya Audit Keselamatan Jalan (AKJ). Pengelompokan kendaraan berdasarkan Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI, 2017) meliputi kendaraan ringan (mobil penumpang, mikro bis, pickup, truk kecil), kendaraan berat (bis besar, truk dua as, truk tiga as, truk kombinasi), sepeda motor (roda dua dan tiga), serta kendaraan tak bermotor (sepeda, becak, kereta kuda). Berbagai konsep dan regulasi ini menjadi landasan penting dalam menganalisis permasalahan keselamatan jalan di Desa Tarahan.

METODE

Lokasi pada penelitian ini berada di ruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung tepatnya dari gapura perbatasan Desa Rangai Tri Tunggal dan Desa Tarahan sampai gapura perbatasan Desa Tarahan dan Desa Babatan. Dengan jarak total yaitu sepanjang 5100 meter. Gambar lokasi terdapat pada Gambar 1 berikut:



Gambar 1. Lokasi Penelitian, 2025

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah metode kuantitatif dan metode survei (Jumadil dkk, 2022). Berupa kuesioner kepada para pengguna jalan dan metode survei berupa data kecepatan para pengendara dan prasarana jalan di Desa Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan tepatnya dari gapura perbatasan Desa Rangai Tri Tunggal dan Desa Tarahan sampai gapura perbatasan Desa tarahan dan Desa babatan. Berikut data data yang didapat di lapangan meliputi:

1. Data Kecepatan Kendaraan

Data ini didapat dari melihat langsung kecepatan para pengendara, Pada penelitian ini untuk data kecepatan dicari 10 kendaraan yang melintasi jalan tersebut berupa Kendaraan Berat(KB), Kendaraan Ringan (KR) dan Sepeda Motor (SM). Untuk lokasi penelitian kecepatan kendaraan berokasi dari Gapura perbatasan Desa Rangai Tri Tunggal dan Desa Tarahan sampai SDN 1 Tarahan yang berjarak sepanjang 1700 meter.

2. Kecepatan rata-rata

Merupakan rata-rata kecepatan semua kendaraan yang lewat pada suatu titik tertentu dalam beberapa periode waktu tertentu. Setelah mencari kecepatan kendaraan setelah itu mencari kecepatan rata-rata.

3. Data Fasilitas Jalan

Pada penelitian ini untuk pengecekan prasarana jalan yaitu sepanjang 5100 meter dari gapura perbatasan Desa Rangai Tri Tunggal dan Desa Tarahan sampai gapura perbatasan Desa Tarahan dan Desa Babatan.

4. Data Kuesioner Para Pengendara

ialah metode pengolahan data yang dilakukan dengan observasi langsung pada lokasi penelitian, berupa pertanyaan tentang keselamatan jalan.

Data yang diperoleh berupa kecepatan kendaraan dari hasil perhitungan di lapangan digunakan sebagai bahan yang akan dihitung dan akan dibandingkan dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No Pm 111 Tahun 2015 Pasal 3 ayat (2) dan ayat (3) Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan. Prasarana jalan menggunakan pedoman Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 64 Tahun 2019 Pasal 3 Tentang Pedoman Fasilitas Teknis Alat Perlengkapan Jalan.

HASIL

Hasil Pengumpulan Data

Data yang di perlukan pada penelitian ini adalah data kecepatan kendaraan, data kuesioner para pengguna jalan dan data prasarana jalan yang berada pada Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan.

Kecepatan Kendaraan

Kecepatan adalah rata-rata jarak yang dapat ditempuh suatu kendaraan pada suatu ruas jalan dalam satu satuan waktu tertentu (Kawulur dkk, 2013), dengan rumus sebagai berikut :

$$V = \frac{d}{t}$$

Keterangan :

V = Kecepatan (km/jam, m/det).

d = Jarak yang ditempuh kendaraan (km, m).

t = Waktu tempuh kendaraan (jam, det).

Perhitungan Pada Kendaraan Ringan (KR)

$$V = \frac{1,7 \text{ Km}}{0,0378 \text{ Jam}} = 44,97 \text{ Km/Jam}$$

1. Kecepatan Kendaraan Ringan (KR)

Pengambilan data diambil pada tanggal 11 Maret 2025. Hasil yang didapatkan bahwa Kecepatan Kendaraan Ringan (KR) untuk kendaraan dengan kecepatan tertinggi didapatkan kecepatan sebesar 65,55 Km/Jam. Adapun hasil kecepatan Kendaraan Ringan (KR) terdapat pada Tabel 1 berikut:

Tabel 1. Kecepatan Kendaraan Ringan (KR)

Kendaraan Ringan (KR)			
Jenis Kendaraan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh	Kecepatan
Pick Up	1,7 Km	2,27 Menit = 0,0378 Jam	44,97 Km/Jam
Pick Up	1,7 Km	2,13 Menit = 0,0355 Jam	47,89 Km/Jam
Pick Up	1,7 Km	2,24 Menit = 0,0373 Jam	45,58 Km/Jam
Pick Up	1,7 Km	2,09 Menit = 0,0348 Jam	48,85 Km/Jam
Pick Up	1,7 Km	2,26 Menit = 0,0377 Jam	45,09 Km/Jam
Mobil Pribadi	1,7 Km	2,17 Menit = 0,0362 Jam	46,96 Km/Jam
Mobil Pribadi	1,7 Km	2,34 Menit = 0,0390 Jam	43,59 Km/Jam
Mobil Pribadi	1,7 Km	2,32 Menit = 0,0387 Jam	43,93 Km/Jam
Mobil Pribadi	1,7 Km	1,49 Menit = 0,0248 Jam	65,55 Km/Jam
Mobil Pribadi	1,7 Km	2,58 Menit = 0,043 Jam	39,53 Km/Jam

Sumber : Hasil Survei (2025)

2. Kecepatan Kendaraan Berat (KB)

Pengambilan data diambil pada tanggal 11 Maret 2025. Hasil yang didapatkan bahwa Kecepatan Kendaraan Berat (KB) untuk kendaraan dengan kecepatan tertinggi didapatkan kecepatan sebesar 47,22 Km/Jam. Adapun hasil kecepatan Kendaraan berat (KB) dapat dilihat pada Tabel 2:

Tabel 2 Kecepatan Kendaraan Berat (KB)

Kendaraan Berat (KB)			
Jenis Kendaraan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh	Kecepatan
Truk	1,7 Km	2,41 Menit = 0,0402 Jam	42,29 Km/Jam
Truk	1,7 Km	2,16 Menit = 0,036 Jam	47,22 Km/Jam
Truk	1,7 Km	3,18 Menit = 0,053 Jam	32,08 Km/Jam
Truk	1,7 Km	3,05 Menit = 0,0508 Jam	33,46 Km/Jam
Truk	1,7 Km	2,59 Menit = 0,0432 Jam	39,35 Km/Jam
Truk	1,7 Km	3,05 Menit = 0,0508 Jam	33,46 Km/Jam
Truk	1,7 Km	3,14 Menit = 0,0523 Jam	32,50 Km/Jam
Truk	1,7 Km	3,17 Menit = 0,0528 Jam	32,20 Km/Jam
Truk	1,7 Km	2,29 Menit = 0,0382 Jam	44,50 Km/Jam
Truk	1,7 Km	2,45 Menit = 0,0408 Jam	41,67 Km/Jam

Sumber : Hasil Survei (2025)

3. Kecepatan Kendaraan Sepeda Motor (SM)

Pengambilan data diambil pada tanggal 11 Maret 2025. Hasil yang didapatkan bahwa Kecepatan Sepeda Motor (SM) untuk kendaraan dengan kecepatan tertinggi didapatkan kecepatan sebesar 65,89 Km/Jam. Adapun hasil kecepatan Sepeda Motor (SM) dapat dilihat pada Tabel 3:

Tabel 3 Kecepatan Kendaraan Sepeda Motor (SM)

Sepeda Motor (SM)			
Jenis Kendaraan	Jarak Tempuh	Waktu Tempuh	Kecepatan
Sepeda Motor	1,7 Km	2,32 Menit = 0,0387 Jam	43,93 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,18 Menit = 0,0363 Jam	46,83 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	1,55 Menit = 0,0258 Jam	65,89 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,11 Menit = 0,0352 Jam	48,30 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,59 Menit = 0,0432 Jam	39,35 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,43 Menit = 0,0405 Jam	41,98 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	3,05 Menit = 0,0505 Jam	33,66 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,24 Menit = 0,0373 Jam	45,58 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,57 Menit = 0,0428 Jam	39,72 Km/Jam
Sepeda Motor	1,7 Km	2,48 Menit = 0,0413 Jam	41,16 Km/Jam

Sumber : Hasil Survei (2025)

Kecepatan Rata-Rata Semua Kendaraan

Kecepatan rata-rata semua kendaraan adalah hasil penjumlahan keseluruhan kecepatan Kendaraan Ringan, Kendaraan Berat dan Sepeda Motor dan dibagi dengan jumlah sampel yang ada. Adapun rumus dari perhitungan kecepatan rata-rata dan contoh mendapatkan kecepatan rata-rata yaitu:

$$V_t = \frac{1}{n} \sum V_i$$

Keterangan :

V_t = kecepatan rata-rata waktu (km/jam)

n = banyaknya data kecepatan yang diamati

v_i = kecepatan tiap kendaraan yang diamati (km/jam)

Contoh Perhitungan Pada Kendaraan Ringan (KR)

$$V_t = \frac{1}{10} 471,94 = 47,19 \text{ Km/Jam}$$

Dari data kecepatan yang telah diperoleh, maka didapatkan untuk kecepatan rata rata Kendaraan Ringan (KR) didapatkan 47,19 Km/Jam, untuk kecepatan rata rata Kendaraan Berat (KB) didapatkan 37,87 Km/Jam dan untuk kecepatan rata rata Sepeda Motor (SM) didapatkan 44,64 Km/Jam (Selen dkk, 2023). Berikut adalah kecepatan rata-rata Seluruh Kendaraan yang terdapat pada Tabel 4.

Tabel 4 Kecepatan Rata-Rata Seluruh Kendaraan

No	Kendaraan Ringan (KR)	Kendaraan Berat (KB)	Sepeda Motor
1	44,97 Km/Jam	42,29 Km/Jam	43,93 Km/Jam
2	47,89 Km/Jam	47,22 Km/Jam	46,83 Km/Jam
3	45,58 Km/Jam	32,08 Km/Jam	65,89 Km/Jam
4	48,85 Km/Jam	33,46 Km/Jam	48,30 Km/Jam
5	45,09 Km/Jam	39,35 Km/Jam	39,35 Km/Jam

No	Kendaraan Ringan (KR)	Kendaraan Berat (KB)	Sepeda Motor
6	46,96 Km/Jam	33,46 Km/Jam	41,98 Km/Jam
7	43,59 Km/Jam	32,50 Km/Jam	33,66 Km/Jam
8	43,93 Km/Jam	32,20 Km/Jam	45,58 Km/Jam
9	65,55 Km/Jam	44,50 Km/Jam	39,72 Km/Jam
10	39,53 Km/Jam	41,67 Km/Jam	41,16 Km/Jam
Total	471,94 Km/Jam	378,73 Km/Jam	446,4 Km/Jam
Rata-rata	47,19 Km/Jam	37,87 Km/Jam	44,64 Km/Jam

Sumber : Hasil Perhitungan (2025)

Para pengendara yang melintasi Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No Pm 111 Tahun 2015 Pasal 3 Ayat (2) dan (3) tentang Tata Cara Penetapan BatasKecepatan. Dari analisis data kecepatan seperti kecepatan Kendaraan Ringan (KR), Kendaraan Berat (KB) dan Sepeda Motor (SM) dapat dilihat pada Tabel kecepatan rata-rata KR, KB dan SM dan didapatkan bahwa para pengendara membawa kendaraannya tidak melebihi batas kecepatan diatas 80 km/jam.

Fasilitas Jalan Menurut Peraturan Menteri Perhubungan RepublikIndonesia Nomor Pm 64 Tahun 2019

Pada penelitian ini, perlengkapan jalan yang digunakan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 64 Tahun 2019 Pasal 3 Tentang Pedoman Fasilitas Teknis Alat Perlengkapan Jalan. Inidilakukan untuk mengetahui perlengkapan jalan yang berada pada ruas jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan. Berikut adalah prasarana jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 64 Tahun 2019 Pasal 3:

1. Rambu lalu lintas
2. Marka jalan
3. Alat pemberi isyarat lalu lintas
4. Alat penerangan jalan
5. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan
6. Fasilitas pendukung kegiatan Lalu Lintas dan angkutan Jalan yang berada di jalan dan diluar badan jalan.

Pada penelitian ini hanya berfokus untuk meneliti prasarana jalan berupa :

1. Rambu lalu lintas
2. Marka jalan
3. Alat pemberi isyarat lalu lintas
4. Alat penerangan jalan
5. Alat pengendali dan pengaman pengguna jalan.

Berikut adalah penjelasan kelengkapan masing masing prasarana jalan yaitu sebagai berikut :

1. Rambu Lalu Lintas
Pada ruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan untuk rambu-rambu lalu lintas terdapat beberapa rambu-rambu yaitu rambu peringatan tanjakan, rambu peringatan turunan, rambu peringatan daerah rawan kecelakaan, rambu peringatan tikungan tajam, rambu peringatan penyebrangan dan rambu himbauan.
2. Marka Jalan
Pada ruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan terdapat beberapa jalan yang tidak adanya marka jalan
3. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas
Pada ruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan tidak adanya prasarana jalan berupa lampu lalu lintas.
4. Alat Penerangan Jalan
Pada ruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan terdapat prasarana jalan berupa lampu jalan disepanjang jalannya.
5. Alat Pengendali Dan Pengaman Pengguna Jalan
Pada ruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan pada pengendali dan pengaman pengguna jalan yaitu terdapat patok lalu lintas serta jalur penyelamat.

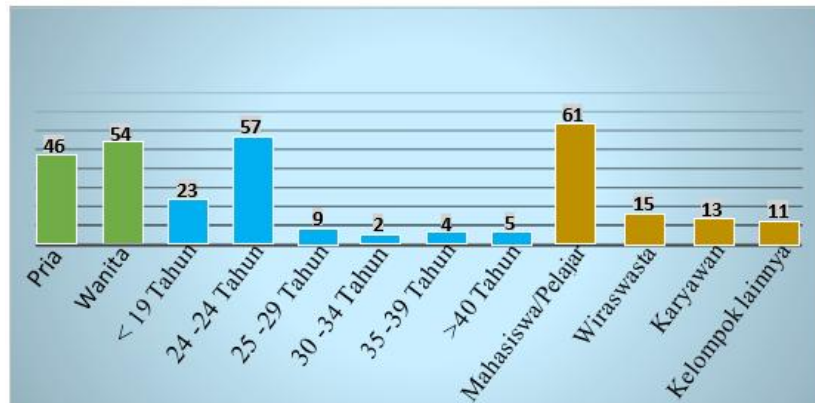
Penyebaran Kuesioner

Penyebaran kuesioner dilakukan sebanyak 100 responden dengan 20 responden offline dan 80 responden online dari tanggal 12-19 maret. Kuesioner ini diberikan kepada para pengguna jalan yang melintasi jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan. Kemudian data tersebut dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas kemudian dilakukan pengolahan menggunakan metode skala likert berupa tingkat kepentingan prasarana jalan para pengendara yang

melintasi jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan.

Data Demografi Responden

Data demografi responden merupakan data untuk mengetahui pararesponden mencakup nama, jenis kelamin, usia, pekerjaan. Untuk jumlah responden yaitu 100 orang. Berikut adalah data demografi responden :



Gambar 2. Grafik Demografi Responden

Sumber: Survei, 2025

Demografi responden dalam penelitian ini melibatkan 100 partisipan yang dipilih melalui metode purposive sampling di Desa Tarahan, Kecamatan Katibung. Analisis komposisi gender menunjukkan distribusi yang relatif seimbang dengan 54% responden laki-laki dan 46% perempuan, mengindikasikan representasi kedua gender yang memadai dalam studi ini. Distribusi usia responden mengungkapkan pola yang signifikan, dimana kelompok usia 20-24 tahun mendominasi sampel (57%), diikuti oleh kelompok usia remaja (<19 tahun) sebesar 23%. Sementara itu, partisipasi kelompok usia dewasa (>30 tahun) relatif terbatas, hanya mencapai 11% dari total responden.

Dari segi karakteristik pekerjaan, mayoritas responden tergolong dalam kategori mahasiswa/pelajar (61%), sebuah temuan yang konsisten dengan dominasi kelompok usia muda dalam sampel. Kelompok pekerja aktif diwakili oleh wiraswasta (15%) dan karyawan (13%), sedangkan kategori lainnya (11%) mencakup berbagai profesi yang tidak secara spesifik diklasifikasikan. Komposisi demografis ini memiliki implikasi penting terhadap interpretasi hasil penelitian, khususnya dalam menganalisis persepsi tentang keselamatan jalan.

Secara metodologis, ukuran sampel (n=100) telah memenuhi kriteria minimum untuk analisis statistik deskriptif, meskipun distribusi usia yang tidak merata perlu dipertimbangkan dalam generalisasi temuan. Dominasi responden usia muda (20-24 tahun) dan status mahasiswa/pelajar mungkin mempengaruhi variabilitas respons, mengingat kelompok ini cenderung memiliki pola mobilitas dan persepsi risiko yang spesifik. Keterwakilan gender yang seimbang meningkatkan validitas analisis komparatif antar kelompok gender.

Namun, penelitian ini memiliki beberapa keterbatasan dalam aspek demografis. Kurang terwakilinya kelompok usia dewasa (>30 tahun) yang umumnya memiliki pengalaman lalu lintas lebih panjang dapat mempengaruhi kedalaman analisis. Selain itu, kategori pekerjaan "lainnya" yang terlalu heterogen berpotensi mengurangi presisi dalam interpretasi data.

Analisis Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur valid tidaknya suatu kuisioner. Suatu kuisioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuisioner mampu untuk mengungkapkan suatu yang akan diukur oleh kuisioner yang sudah kita buat betul betul dengan mengukur apa yang hendak kita ukur (Ghozali, 2016). Pada penelitian ini dilakukan pengujian validitas pada 100 kuisioner, dengan tingkat signifikansi adalah 0,05. Selanjutnya menghitung nilai derajat kebebasan (df) yaitu $df = n-2$ Maka dapat diketahui besarnya nilai $df = 100-2 = 98$. Dengan R tabel uji validitas pada analisis ini yaitu sebesar 0,196. Untuk mempermudah pengujian validitas menggunakan software SPSS. Data tersebut bisa dikatakan valid jika r hitung lebih besar dari pada r tabel. Berikut hasil validitas 100 kuesioner dapat pada lihat pada Tabel 5 berikut:

Tabel 5 Hasil Validitas 100 Responden

Variabel	R Hitung	R Tabel	Hasil
X1	0,876	0,196	Valid
X2	0,874	0,196	Valid
X3	0,876	0,196	Valid

Variabel	R Hitung	R Tabel	Hasil
X4	0,828	0,196	Valid
X5	0,811	0,196	Valid
X6	0,812	0,196	Valid
X7	0,711	0,196	Valid
X8	0,870	0,196	Valid
X9	0,823	0,196	Valid
X10	0,864	0,196	Valid

Seluruh pernyataan yang ada dalam kuesioner tersebut dikatakan layak sebagai instrument untuk mengukur data penelitian.

Uji Reliabilitas

Digunakan untuk menunjukkan dan membuktikan bahwa suatu instrument data dapat cukup dipercaya untuk digunakan sebagai alat pengumpulan data karena instrumen tersebut sudah baik (Arikunto, 2010). Suatu instrumen dikatakan reliable apabila nilai cronchbach alpha > 0,6.

Tabel 6 Case Processing Summary

Cases	N	%
Valid	100	100.0
Excluded	0	.0
Total	100	100.0

Sumber : Output SPSS, 2025

Tabel 7 Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N Of Items
.949	10

Sumber : Output SPSS, 2025

Dari tabel 7 menunjukkan bahwa nilai Croncbach Alpha > 0,6. Hal ini menunjukkan bahwa variabel yang digunakan lolos dalam uji reliabilitas.

Variabel Tingkat Kepentingan Prasarana Jalan Pengendara Diruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan

Data ini didapatkan pada jawaban kuesioner tingkat kepentingan prasarana jalan diruas jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan, dan didapatkan hasil jawaban kuesioner yaitu Sangat Tidak Penting (STP) 28, Tidak Penting (TP) 5, Penting (P) 210, Sangat Penting (SP) 757. Setelah didapatkan variabel berupa tingkat kepentingan prasarana jalan pengendara maka selanjutnya dilakukan perhitungan skala likert. F yaitu hasil jumlah responden.

Keterangan :

- STP = Sangat Tidak Penting (Skor 1)
- TP = Tidak Penting (Skor 2)
- P = Penting (Skor 3)
- SP = Sangat Penting (Skor 4)

Skala Likert

Skala Likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dalam penelitian, fenomena social ini telah ditetapkan secara spesifikoleh peneliti, yang selanjutnya disebut sebagai variabel penelitian. (Shiddiq, 2019). Setelah mendapatkan variabel tingkat kepentingan fasilitas jalan selanjutnya dilakukan perhitungan skala likert. Berikut adalah jawaban dari responden :

1. Responden yang menjawab Sangat Tidak Penting skor 1 berjumlah 28 orang
2. Responden yang menjawab Tidak Penting skor 2 berjumlah 5 orang
3. Responden yang menjawab Penting skor 3 berjumlah 210 orang
4. Responden yang menjawab Sangat Penting skor 4 berjumlah 757 orang

Rumus = T x Pn

T = Total jumlah responden yang memilih

Pn = Pilihan angka skor likert

Responden yang menjawab STP (skor 1) = 1 x 28 = 28

Responden yang menjawab TP (skor 2) = 2 x 5 = 10

$$\begin{aligned} \text{Responden yang menjawab P (skor 3)} &= 3 \times 210 = 630 \\ \text{Responden yang menjawab SP (skor 4)} &= 4 \times 757 = 3.028 \\ \text{Total skor} &= 3.696 \\ Y &= \text{skor tertinggi likert} \times \text{jumlah responden} \times \text{jumlah pernyataan} \\ &= 4 \times 100 \times 10 = 4000 \\ X &= \text{skor terendah likert} \times \text{jumlah responden} \times \text{jumlah pernyataan} \\ &= 1 \times 100 \times 10 = 1000 \end{aligned}$$

Kriteria interpretasi skor berdasarkan interval

Angka 0% - 25%	= Sangat Tidak Setuju/Sangat Tidak Baik
Angka 26% - 50%	= Tidak Setuju/Tidak Baik
Angka 51% - 75%	= Setuju/Baik
Angka 76% - 100%	= Sangat Setuju/Sangat Baik

Rumus Indeks % :

$$\begin{aligned} \text{Indeks \%} &= \frac{\text{Total Skor}}{Y \times 100} \\ &= \frac{3696}{4000 \times 100} = 92,4 \% \text{ (Sangat Setuju)} \end{aligned}$$

Tingkat pentingnya prasarana jalan kepada para pengendara diruas Jalan Tarahan Kecamatan Katibung Lampung Selatan didapatkan skor 92,4 % (Sangat Setuju). Hal tersebut selaras dengan penelitian Lubis (2002), bahwa fasilitas keselamatan jalan yang memadai sangat penting untuk mendukung sistem transportasi.

SIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan pada Jalan Tarahan, Kecamatan Katibung, Kabupaten Lampung Selatan, dapat disimpulkan beberapa temuan penting. Pertama, kecepatan rata-rata kendaraan yang melintas menunjukkan nilai 47,19 km/jam untuk Kendaraan Ringan (KR), 37,87 km/jam untuk Kendaraan Berat (KB), dan 44,64 km/jam untuk Sepeda Motor (SM). Nilai-nilai ini sesuai dengan ketentuan batas kecepatan yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 111 Tahun 2015 Pasal 3 ayat (2) dan (3). Kedua, hasil pengamatan lapangan mengungkapkan bahwa beberapa perlengkapan jalan penting belum terpenuhi sesuai standar yang ditetapkan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 64 Tahun 2019 Pasal 3 tentang Pedoman Fasilitas Teknis Alat Perlengkapan Jalan, seperti ketiadaan marka jalan di beberapa titik, kondisi marka yang sudah pudar, serta tidak tersedianya lampu lalu lintas.

Dari aspek metodologi, instrumen penelitian yang digunakan telah memenuhi syarat validitas dan reliabilitas. Uji validitas menunjukkan nilai r hitung lebih besar dari r tabel, sementara uji reliabilitas menghasilkan nilai Cronbach's alpha $> 0,6$, yang mengindikasikan bahwa alat ukur yang digunakan dapat dipercaya. Temuan lain yang signifikan adalah hasil kuesioner yang menunjukkan bahwa 92,4% responden menyatakan persetujuannya terhadap pentingnya prasarana jalan bagi keselamatan berlalu lintas, dengan kriteria interpretasi skor berada pada kategori Sangat Setuju (SS). Hal ini menguatkan argumentasi bahwa kelengkapan prasarana jalan merupakan faktor krusial dalam menciptakan lingkungan lalu lintas yang aman bagi semua pengguna jalan. Secara keseluruhan, penelitian ini memberikan bukti empiris tentang perlunya perbaikan dan penyempurnaan prasarana jalan di lokasi studi untuk meningkatkan keselamatan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Nalendra, B., & Amrina, E. (2023). Rekomendasi Audit Keselamatan Jalan terhadap Bangunan Pelengkap dan Perlengkapan Jalan. *Jurnal Talenta Sipil*, 6(1), 69-75.
- Selen, K., Pandulu, G. D., & Rahma, P. D. (2023). Pengaruh Geometrik Jalan Terhadap Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas. *Prosiding Seminar Nasional Teknologi Industri, Lingkungan dan Infrastruktur (SENTIKUIN)*, 6, D19.1-D19.11.
- Syahputra, M. W. E. (2023). Kajian Keselamatan Jalan Pada Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas Ruas Jalan Raya Secang - Magelang.
- Jumadil, Hakzah, & Mustakim. (2022). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Datae, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang). *Jurnal Karajata Engineering*, 2(2).
- Ramadhani, Puspasari, V. H., & Dewantoro. (2021). Analisis Faktor Keselamatan Dan Kenyamanan Pengguna Jalan Pada Pekerjaan Perbaikan Jalan Di Kota Palangka Raya (Studi Kasus: Jalan Bukit Kaminting). *Jurnal Teknik*, 4(2), 109-119.
- Saidah, D., Mafrudoh, L., & Fitriana, R. (2018). Keselamatan Pengguna Jalan di Jakarta Timur.
- Ghozali, I. (2016). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 23. Univ. Diponegoro Press.

- Effendi, D. M., & Firdaus, O. (2016). Analisis Keselamatan Jalan Pada Ruas Jalan Ahmad Yani Dalam Kota Pangkalpinang. *Jurnal Fropil*, 4(2).
- Putri, D., & Masdar, A. (2016). Tinjauan Kekuatan Ranting Bambu Ori Sebagai Konektor Pada Sambungan Struktur Kuda-Kuda Bambu. *Jurnal Forum Mekanika*, 5(2), 9772355-149009.
- Steenbrink, J. (1974). Optimization of transport networks. Tugas Akhir, Universitas Jenderal Soedirman, Purwokerto.
- Handayani, A. P. (2009). Studi Beberapa Faktor Tentang Keselamatan Pejalan Kaki Di Jalan Margonda Raya, Depok Tahun 2009. 10–11.
- Soejachmoen, (2004). study tentang keselamatan lalu lintas di jalan raya.
- Lubis, M., Pane, R. R., & Batubara, H. (2002). Studi Kebutuhan Fasilitas Keselamatan Jalan Dikawasan Kota Kisaran Kabupaten Asahan.
- Transportasi, P. (1997). Pengertian Transportasi. 1974, 5–31.
- (Hobbs, 1995). Pengertian volume lalu lintas kecepatan kendaraan, oleh NN Hutabalian 2016. 6–7
- Arikunto, S. (2010). *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktik*. Rineka Cipta.
- Cindy Irene Kawulur, T.K. Sendow, E. Lintong, A. L. E. R. (2013). Pengemudi (Studi Kasus Ruas Jalan Manado-Bitung). *Jurnal Sipil Statik*, 1(4), 289–297.
- Ghozali, I. (2016). *Aplikasi Analisis Multivariete dengan Program IBM SPSS 23*. Univ. Diponegoro Press.
- MKJI. (2017). Kapasitas jalan Luar Kota. In *Pedoman Bahan Kontruksi bangunan dan rekayasa sipil (Issue 2017)*.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 64 Tahun 2019 Pasal 3 Tentang Pedoman Fasilitas Teknis Alat Perlengkapan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Pm 64 Tahun 2019 Pasal 3 Tentang Pedoman Fasilitas Teknis Alat Perlengkapan Jalan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia No Pm 111 Tahun 2015 Pasal 3 ayat (2) dan ayat (3) Tentang Tata Cara Penetapan Batas Kecepatan.
- Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006, tentang jalan.
- Shiddiq, F. W. (2019). Pengaruh Kompetisi Sumber Daya Manusia Dan Penerapan Sistem Informasi Akuntansi Terhadap Kualitas Laporan Keuangan Daerah (Survei pada Satuan Kerja Perangkat Daerah Kota Bandung). *Skripsi*, i, 28.