

PENGARUH KOMPONEN MEDIA LUAR GRIYA TERHADAP KESELAMATAN PENGGUNA JALAN TOL

Effri Vernandest
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Kampus UGM
Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
effrivernandest30@gmail.com

Agus Taufik Mulyono
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Kampus UGM
Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
Atm8002@yahoo.com

Iman Satyarno
MSTT-DTSL Fakultas Teknik
Universitas Gadjah Mada
Jln. Grafika 2, Kampus UGM
Yogyakarta 55281
Tlp. (0274) 545675
Iman_arno@eudoramail.com

Abstract

The existence of external media can interfere with the concentration of toll road users. This study aims to identify and analyze the influence of external media components on the safety of toll road users, using questionnaire survey data to parties related to the regulation, operation, and use of toll roads. Data analysis in this study using Structural Equation Modeling method with the AMOS 21 software. The results show that the external media relationship with the safety of toll road users is 31.8%. External media components contributing to the safety of road users include outdoor media type of 85.1%; content and delivery method of 90.1%; type of external media structure of 20.7%; external media layout of 31.3%; external media dimension 47.3%; and outer media design 72.9%.

Keywords: toll road, outdoor media, road users, road users safety

Abstrak

Keberadaan media luar griya dapat mengganggu konsentrasi pengguna jalan tol. Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi dan menganalisis pengaruh komponen media luar griya terhadap keselamatan pengguna jalan tol, dengan menggunakan data hasil survei kuesioner terhadap pihak-pihak yang berkaitan dengan pengaturan, pengoperasian, dan penggunaan jalan tol. Analisis data pada penelitian ini menggunakan metode *Structural Equation Modeling* dengan bantuan perangkat lunak AMOS 21. Hasil analisis menunjukkan bahwa hubungan media luar griya dengan keselamatan pengguna jalan tol sebesar 31,8%. Komponen-komponen media luar griya yang memberikan kontribusi terhadap keselamatan pengguna jalan meliputi jenis media luar griya sebesar 85,1%; isi dan cara penyampaian sebesar 90,1%; jenis struktur media luar griya sebesar 20,7%; tata letak media luar griya sebesar 31,3%; dimensi media luar griya sebesar 47,3%; dan desain media luar griya 72,9%.

Kata-kata kunci: jalan tol, media luar griya, pengguna jalan, keselamatan pengguna jalan

PENDAHULUAN

Meningkatnya perkembangan ekonomi di Indonesia mengakibatkan promosi yang semakin meningkat sehingga kebutuhan akan media promosi menjadi sangat vital pada kawasan ekonomi dan jasa. Untuk mendapatkan konsumennya, para produsen menggunakan sarana beriklan melalui beberapa media seperti koran, majalah, televisi, internet, dan sebagainya. Keberadaannya ditunjukkan untuk merangsang minat masyarakat terhadap produk atau jasa yang ditawarkan. Sejumlah produsen menggunakan jenis iklan luar ruang atau dikenal sebagai media luar griya yang terdiri atas *billboard*, baliho, spanduk, dan lainnya. Saat ini media luar griya menjadi sarana komunikasi visual untuk mempromosikan

produk dan layanan jasa karena media luar griya bersifat *audiencenya heterogen*, waktu pemasangan yang relatif lama, dan tahan terhadap segala cuaca.

Pemasangan media luar griya saat ini tidak hanya di kawasan perkotaan namun sudah merambah di kawasan jalan tol. Keberadaan media luar griya di jalan tol menimbulkan masalah tersendiri bagi pemangku kepentingan dan pengguna jalan tol. Selain menimbulkan dampak positif berupa kontribusi bagi pendapatan badan usaha jalan tol, meningkatkan kualitas jalan tol secara visual, serta dapat memberikan akses informasi terkait dengan iklan yang terpasang di media luar griya tersebut. Keberadaan media luar griya juga berdampak negatif untuk pengguna jalan tol, di antaranya memberikan gangguan terhadap konsentrasi mengemudi pengguna jalan karena beban visual apabila bentuk, penempatan, dan penempatannya terlalu rapat.

Menurut PT Jasa Marga (dikutip BPS DKI Jakarta, 2016), faktor-faktor kecelakaan di jalan tol sangatlah beragam, mulai dari faktor pengemudi, faktor kendaraan, dan faktor lingkungan. Jumlah kecelakaan tahun 2010-2015 di Jalan Tol Jagorawi, Jakarta-Tangerang Barat, Jakarta-Cikampek, dan Cawang-Tomang-Cengkareng dapat dilihat pada Tabel 1.

Tabel 1 Jumlah Kecelakaan Lalulintas di Jalan Tol, Korban Jiwa, dan Faktor Penyebab Kecelakaan Tahun 2010-2015

Uraian	2010	2011	2012	2013	2014	2015	Pertumbuhan Per Tahun
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)
1. Jumlah kecelakaan	1289	1267	1235	1192	1164	1030	-5,05
2. Jumlah korban meninggal (jiwa)	91	95	94	76	82	72	-6,70
3. Faktor penyebab:							
a. Pengemudi	1007	1003	999	990	997	840	-4,34
b. Kendaraan	260	250	222	188	178	181	-7,76
c. Lingkungan	15	14	14	3	9	3	-31,96

Sumber: PT Jasa Marga

Dari Tabel 1 dapat dilihat bahwa faktor pengemudi menjadi faktor penyebab kecelakaan di jalan tol sebesar 75%. Berdasarkan penjelasan tersebut dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa tingkat kecelakaan berkendara di jalan tol saat ini sangat tinggi. Konsentrasi pengemudi dapat dipengaruhi oleh media luar griya karena beban visual yang ditimbulkan. Ketepatan komponen pemasangan media luar griya akan berdampak kepada pengguna jalan. Penelitian ini bertujuan mengidentifikasi komponen dan indikator media luar griya yang berpengaruh terhadap keselamatan pengguna jalan tol. Media luar griya diharapkan dapat dilaksanakan secara efektif dan efisien dengan mempertimbangkan faktor dan indikator yang signifikan sehingga dapat mewujudkan capaian keselamatan pengguna jalan tol.

LTSA (1998) mengungkapkan bahwa pengaruh media luar griya terhadap keselamatan pengguna jalan yang didasari oleh pemeriksaan data kecelakaan dan literatur yang relevan terdapat empat pengaruh utama dari media luar griya yang berkontribusi terhadap kecelakaan, yakni: (1) dengan langsung mengganggu atau membingungkan pengemudi, termasuk bertentangan atau mengecilkan efektivitas dari rambu lalulintas resmi; (2) dengan secara tidak langsung mengganggu pengemudi dari tugas mengemudi; (3)

dengan menghalangi visibilitas, misalnya di persimpangan atau jalan masuk; (4) dengan menghadirkan rintangan fisik untuk kendaraan bergerak atau menonaktifkan jalur lalu lintas.

Karakter media luar griya dapat secara langsung mengganggu atau membingungkan pengguna jalan jika informasi yang disampaikan: (1) menyebabkan kebingungan atau kesalahan dengan rambu lalu lintas resmi; (2) menyerupai rambu atau perangkat pengatur lalu lintas resmi; (3) mengurangi kejelasan atau efektivitas rambu lalu lintas atau perangkat pengatur lalu lintas resmi. Hal ini dapat terjadi oleh perletakkan atau posisi, tampilan, atau pencahayaan media luar griya.

Karakter media luar griya berpengaruh secara tidak langsung terhadap keselamatan pengguna jalan, apabila: (1) pesan yang terkandung sulit dipahami, pesan yang disampaikan terlalu panjang; (2) memberikan kesan bergerak seperti penggunaan cahaya yang berkedip, berputar, atau bervariasi; (3) berada pada lokasi di mana pengemudi memerlukan konsentrasi tinggi; (4) berada di sekitar atau di dekat rambu lalu lintas, atau di daerah yang terdapat beberapa reklame dengan isi yang berbeda dengan isi pesan iklan yang berbeda pada bagian jalan yang relatif pendek.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini dilaksanakan dengan menyebarkan kuesioner kepada BPJT sebagai perwakilan pihak regulator, PT Jasa Marga Tbk. sebagai perwakilan pihak operator, dan pengguna jalan pada ruas Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi). Responden yang mengembalikan kuesioner berjumlah 110. Responden yang mengisi adalah 20 responden atau 18% dari BPJT, 30 responden atau 27% dari PT Jasa Marga Tbk, dan 60 responden atau 55% dari pengguna jalan tol. Analisis data menggunakan prosedur *Structural Equation Modeling* (SEM) yang merupakan kombinasi dari analisis faktor dan analisis regresi (Santoso, 2015). Tahapan pengolahan data dimulai dari *Confirmatory Factor Analysis* (CFA), kemudian pengujian *Multiple Regression Analysis* (MRA) untuk *full structural model*, dan pengujian data pada model akhir.

Jenis kuesioner pada penelitian ini berupa pertanyaan-pertanyaan dengan jawaban berupa skala peringkat. Responden diminta memberikan nilai pengaruh indikator-indikator pada kuesioner terhadap keselamatan pengguna jalan tol dengan menggunakan skala peringkat: (1) sangat rendah; (2) rendah; (3) tinggi; (4) sangat tinggi. Indikator-indikator pada daftar pertanyaan disusun berdasarkan kajian terkait, dapat dilihat pada Tabel 2.

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Tujuan dari analisis faktor konfirmatori adalah untuk menguji unidimensionalitas dari indikator-indikator pembentuk masing-masing variabel laten. Variabel laten yang digunakan pada model penelitian ini terdiri atas 7 komponen dengan 68 indikator. Proses CFA yang dilakukan pada setiap variabel laten mengeliminasi 30 indikator dari total 68 indikator awal, sehingga indikator yang dinilai memiliki keterkaitan signifikan dengan

variabel laten masing-masing berjumlah 38. Tabel 3 menunjukkan indikator-indikator yang memenuhi syarat signifikansi *loading factor* (LF) $\geq 0,5$.

Tabel 2 Daftar Pertanyaan Kuesioner

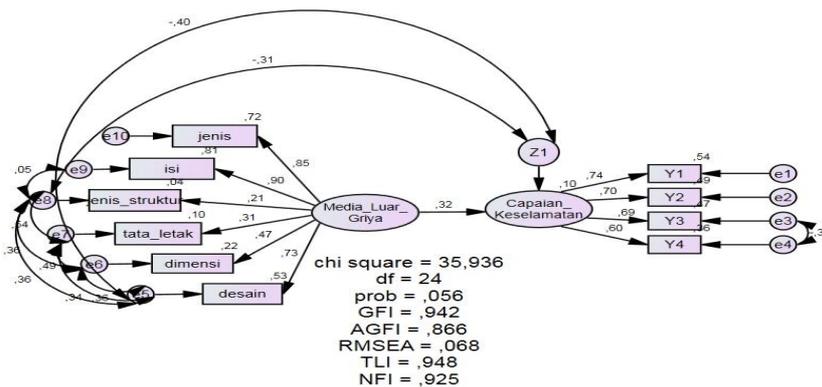
No.	Variabel	Notasi	No.	Variabel	Notasi
Jenis Media Luar Griya			35.	Posisi media luar griya 3-6 m setelah rambu lalu lintas	X35
1.	<i>Billboard</i>	X1	36.	Posisi media luar griya < 3 m setelah rambu lalu lintas	X36
2.	<i>Electronic billboard</i>	X2	37.	Posisi media luar griya > 10 m sebelum rambu lalu lintas	X37
3.	Baliho	X3	38.	Posisi media luar griya 6-10 m sebelum rambu lalu lintas	X38
4.	Umbul-umbul	X4	39.	Posisi media luar griya 3-6 m sebelum rambu lalu lintas	X39
5.	Spanduk	X5	40.	Posisi media luar griya < 3 m sebelum rambu lalu lintas	X40
6.	<i>Wall printing</i>	X6	41.	Jarak antarmedia luar griya > 1000 m	X41
7.	Balon udara	X7	42.	Jarak antarmedia luar griya 250-1000 m	X42
8.	VMS (<i>Visual Message Sign</i>)	X8	43.	Jarak antarmedia luar griya < 250 m	X43
Isi dan Cara Penyampaian Media Luar Griya			Dimensi Media Luar Griya		
9.	Isi media luar griya komersial	X9	44.	Dimensi media luar griya > 100 m ² (8x16 atau ukuran lainnya)	X44
10.	Isi media luar griya nonkomersial	X10	45.	Dimensi media luar griya 50 m ² -100 m ² (5x10; 6x12; atau ukuran lainnya)	X45
11.	Penyampaian pesan dengan tulisan	X11	46.	Dimensi media luar griya 25m ² -50 m ² (4x6; 3x12; atau ukuran lainnya)	X46
12.	Penyampaian pesan dengan gambar	X12	47.	Dimensi media luar griya 10m ² -25 m ² (3x5; 4x6; atau ukuran lainnya)	X47
13.	Penyampaian pesan dengan video	X13	48.	Dimensi media luar griya < 10m ²	X48
Jenis Struktur Media Luar Griya			Desain Media Luar Griya		
14.	Media luar griya menggunakan struktur permanen	X14	49.	Desain media luar griya menyerupai rambu lalu lintas	X49
15.	Media luar griya menggunakan struktur nonpermanen	X15	50.	Desain media luar griya tidak menyerupai rambu lalu lintas	X50
16.	Jenis material media luar griya menggunakan kain	X16	51.	Jumlah kata pada media luar griya > 15 kata	X51
17.	Jenis material media luar griya menggunakan kayu	X17	52.	Jumlah kata pada media luar griya 10-15 kata	X52
18.	Jenis material media luar griya menggunakan logam	X18	53.	Jumlah kata pada media luar griya 5-10 kata	X53
19.	Jenis material media luar griya menggunakan plastik	X19	54.	Jumlah kata pada media luar griya < 5 kata	X54
20.	Media luar griya menggunakan tiang ganda	X20	55.	Jenis <i>font</i> pada media luar griya mudah dibaca	X55
21.	Media luar griya menggunakan tiang tunggal	X21	56.	Jenis <i>font</i> pada media luar griya sulit dibaca	X56
22.	Media luar griya menggunakan jembatan sebagai penyangga	X22	57.	Ukuran huruf pada media luar griya > 300 mm	X57
23.	Media luar griya menempel pada dinding	X23	58.	Ukuran huruf pada media luar griya 200-300 mm	X58
24.	Media luar griya diatas permukaan tanah	X24	59.	Ukuran huruf pada media luar griya 100-200 mm	X59
25.	Ketinggian media luar griya > 5 m dari permukaan jalan	X25	60.	Ukuran huruf pada media luar griya < 100 mm	X60
26.	Ketinggian media luar griya > 5 m dari permukaan jalan	X26	61.	Motif warna media luar griya	X61
Tata Letak Media Luar Griya			62.	Media luar griya dilengkapi pencahayaan	X62
27.	Penempatan media luar griya pada ruang manfaat jalan (rumaja)	X27	63.	Media luar griya tidak dilengkapi pencahayaan	X63
28.	Penempatan media luar griya pada ruang pengawasan jalan (ruasja)	X28	64.	Media luar griya yang dilengkapi pencahayaan menyilaukan	X64
29.	Posisi media luar griya > 10 m terhadap tepi perkerasan	X29	65.	Kecelakaan per tahun	Y1
30.	Posisi media luar griya 6-10 m terhadap tepi perkerasan	X30	66.	Risiko kematian akibat kecelakaan	Y2
31.	Posisi media luar griya 3-6 m terhadap tepi perkerasan	X31	67.	Risiko luka akibat kecelakaan	Y3
32.	Posisi media luar griya > 3 m terhadap tepi perkerasan	X32	68.	Kerugian material akibat kecelakaan	Y4
33.	Posisi media luar griya > 10 m setelah rambu lalu lintas	X33			
34.	Posisi media luar griya 6-10 m setelah rambu lalu lintas	X34			

Tabel 3 Hasil *Confirmatory Factor Analysis*

Indikator Penilaian	Loading Factor	Indikator Penilaian	Loading Factor
Jenis Media Luar Griya		Posisi MLG >10 m sebelum rambu lalu lintas	0,51
<i>Billboard</i>	0,87	Jarak antar MLG > 1000 m	0,58
Umbul-umbul	0,65	Jarak antar MLG 500-1000 m	0,66
Spanduk	0,71	Jarak antar MLG < 250 m	0,66
VMS (<i>Visual Message Sign</i>)	0,54	Dimensi Media Luar Griya	
Isi dan Cara Penyampaian Media Luar Griya		Dimensi MLG > 100 m ² (8x16 atau ukuran lainnya)	0,56
Isi MLG komersial	0,92	Dimensi MLG 50 m ² -100 m ² (5x10; 6x12; atau ukuran lainnya)	0,51
Isi MLG nonkomersial	0,53	Dimensi MLG 25 m ² -50 m ² (4x6; 3x12; atau ukuran lainnya)	0,71
Penyampaian pesan dengan tulisan	0,62	Dimensi MLG 10 m ² -25 m ² (3x5; 4x6; atau ukuran lainnya)	0,68
Penyampaian pesan dengan gambar	0,66	Desain Media Luar Griya	
Jenis Struktur Media Luar Griya		Desain MLG tidak menyerupai rambu lalu lintas	0,59
Media luar griya menggunakan struktur permanen	0,79	Jumlah kata pada MLG 5-10 kata	0,73
Jenis material MLG menggunakan kayu	0,58	Jumlah kata pada MLG < 5 kata	0,75
Jenis material MLG menggunakan logam	0,58	Jenis font pada MLG mudah dibaca	0,58
MLG menggunakan penyangga tiang ganda	0,87	Ukuran huruf pada MLG > 300 mm	0,43
MLG menggunakan jembatan sebagai penyangga	0,50	Ukuran huruf pada MLG 200-300 mm	0,51
MLG menempel pada dinding	0,53	MLG dilengkapi Pencahayaan	0,73
MLG di atas permukaan tanah	0,61	Capaian Keselamatan	
Ketinggian MLG > 5 m dari permukaan jalan	0,50	Kecelakaan per tahun	0,64
Tata Letak Media Luar Griya		Risiko kematian akibat kecelakaan	0,69
Penempatan MLG pada ruang pengawasan jalan (ruwasja)	0,73	Risiko luka akibat kecelakaan	0,84
Posisi MLG > 10 m terhadap tepi perkerasan	0,81	Kerugian material akibat kecelakaan	0,52
Posisi MLG > 10 m setelah rambu lalu lintas	0,50		

Hasil analisis model persamaan struktural awal memberikan hasil yang negatif sehingga mengindikasikan bahwa data penelitian tidak mendukung model struktural yang dibentuk. Langkah-langkah yang perlu dilakukan adalah dengan menambah jumlah sampel penelitian, memodifikasi model, dan mengkompositkan indikator-indikator pada variabel laten. Apabila langkah-langkah tersebut tidak bisa menghasilkan model persamaan struktural yang fit, tindakan selanjutnya adalah mengganti model yang ada dengan model persamaan struktural yang baru (*reformulation model*).

Reformulasi model dalam hal ini adalah menyusun sebuah teori baru untuk membangun sebuah model persamaan struktural yang baru. Pengembangan model berdasarkan teori yang baru pada penelitian ini adalah dengan menambahkan satu konstruk eksogen baru yang terdiri atas indikator-indikator yang sudah dikompositkan. Konstruk eksogen ini adalah media luar griya yang nantinya terdiri atas indikator jenis, isi dan cara penyampaian, jenis struktur, tata letak, dimensi, dan desain. Sehingga teori pada reformulasi model ini adalah capaian keselamatan pengguna jalan tol akan dipengaruhi oleh media luar griya. Hasil akhir analisis reformulasi model dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1 Hasil Akhir Analisis Reformulasi Model Pengaruh Komponen Media Luar Griya terhadap Capaian Keselamatan

Persamaan 1 menjelaskan hubungan antara media luar griya terhadap capaian keselamatan pengguna jalan tol.

$$CK = 0,318 MLG + Z1 \quad (1)$$

dengan:

CK = Capaian keselamatan pengguna jalan tol;

MLG = Media luar griya;

Z1 = Faktor kesalahan pengukuran.

Koefisien regresi sebesar 0,318 menunjukkan bahwa media luar griya memberikan kontribusi terhadap capaian keselamatan pengguna jalan tol sebesar 31,8%. Hubungan antara media luar griya dengan keselamatan pengguna jalan secara statistik signifikan meskipun nilai kontribusi relatif tidak besar.

Loading factor media luar griya menjelaskan keterkaitan masing-masing komponen terhadap media luar griya. Keterkaitan masing-masing komponen terhadap media luar griya ditunjukkan dengan *loading factor* sebesar: (1) isi dan cara penyampaian sebesar 90,2%; (2) jenis media luar griya sebesar 85,1%; (3) desain media luar griya sebesar 72,3%; (4) dimensi media luar griya sebesar 47,3%; (5) tata letak media luar griya sebesar 31,3%; dan (6) jenis struktur media luar griya sebesar 20,7%. Hal ini menunjukkan bahwa komponen isi dan cara penyampaian adalah komponen paling penting dalam media luar griya untuk mencapai keselamatan pengguna jalan. Sedangkan kontribusi paling kecil adalah komponen jenis struktur media luar griya dan tata letak media luar griya, hal ini terjadi akibat perilaku (*behavior*) pengguna jalan yang tidak menganggap jenis struktur media luar griya dan tata letak media luar griya sesuatu yang penting sehingga di jalan tol masih banyak terjadi kesalahan pada jenis struktur dan tata letak.

Loading factor capaian keselamatan memiliki arti bahwa apabila media luar griya dilaksanakan dengan baik, maka potensi berkurangnya jumlah kecelakaan per tahun sebesar 73,7%; jumlah risiko kematian akibat kecelakaan sebesar 70,2%; jumlah risiko luka akibat kecelakaan sebesar 68,9%, dan jumlah kerugian material akibat kecelakaan sebesar 59,8%.

Kontribusi Isi dan Cara Penyampaian MLG terhadap Capaian Keselamatan

Komponen isi dan cara penyampaian media luar griya memberikan kontribusi terbesar senilai 90,1% terhadap media luar griya dalam mewujudkan tercapainya keselamatan pengguna jalan tol. Kontribusi yang besar tersebut mengindikasikan bahwa komponen isi dan cara penyampaian adalah komponen yang sangat penting untuk diperhatikan. Komponen isi dan cara penyampaian media luar griya harus mempertimbangkan perancangan isi dan cara penyampaian media luar griya yang cenderung tidak vulgar dan provokatif yang akan menyita waktu pengemudi sehingga menghilangkan fokus dalam berkendara. Media luar griya nonkomersial terutama media luar griya berisi informasi nonkomersial seperti kondisi lalu lintas dan kondisi jalan akan membuat pengemudi dapat mengambil sikap dalam berkendara. Media luar griya nonkomersial dan cara penyampaian menggunakan tulisan diperlihatkan pada Gambar 2.



Gambar 2 Media Luar Griya Nonkomersial dengan Penyampaian Menggunakan Tulisan

Kontribusi Jenis MLG terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Tol

Komponen jenis media luar griya memberikan kontribusi sebesar 85,1% terhadap media luar griya dalam terwujudnya capaian keselamatan pengguna jalan tol, artinya bahwa pemasangan media luar griya harus mempertimbangkan kesesuaian jenis media luar griya yang telah terseleksi pada proses analisis CFA yang telah dilakukan. Komponen jenis media luar griya yang terseleksi pada proses CFA adalah *billboard*, umbul-umbul, spanduk, dan VMS, dan jenis-jenis tersebut ditemukan di lapangan. Media luar griya dengan jenis *billboard* dan VMS adalah media luar griya yang bersifat permanen atau tetap yang dipasang pada tempat yang disediakan. Sedangkan umbul-umbul dan spanduk materinya dalam jangka pendek yang bersifat insidental dan ukurannya relatif kecil. Contoh media luar griya pada Tol Jagorawi diperlihatkan pada Gambar 3.

Kontribusi Desain MLG terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Tol

Komponen desain media luar griya memberikan kontribusi terbesar senilai 72,9% terhadap media luar griya dalam mewujudkan tercapainya keselamatan pengguna jalan tol. Desain media luar griya tidak menyerupai rambu lalu lintas agar tidak mengecoh pengemudi untuk memperhatikan media luar griya lebih lama atau membingungkan pengemudi. Jumlah kata pada media luar griya tidak melebihi 10 kata sehingga sulit dibaca dalam waktu singkat karena terlalu banyak menyampaikan informasi. Di Tol Jagorawi

banyak ditemukan media luar griya yang memiliki pesan banyak, penggunaan huruf yang sulit dibaca, serta jumlah isi pesan lebih dari 10 kata, seperti diperlihatkan pada Gambar 4.



Gambar 3 Media Luar Griya VMS di Tol Jagorawi



Gambar 4 Media Luar Griya *Billboard* dengan Lebih dari 10 Kata dan Ukuran Huruf Sulit Dibaca

Kontribusi Dimensi MLG terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Tol

Komponen dimensi media luar griya memberikan kontribusi terbesar senilai 47,3% terhadap media luar griya dalam mewujudkan tercapainya keselamatan pengguna jalan tol. Dimensi media luar griya yang relatif besar akan mempermudah pengguna jalan dalam melihat dan memahami isi dari media luar griya yang harus menyesuaikan dengan dimensi dikarenakan kecepatan rata-rata kendaraan pada jalan tol tinggi. Media luar griya dengan dimensi lebih besar dari 100 m² diperlihatkan pada Gambar 5.

Kontribusi Tata Letak MLG terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Tol

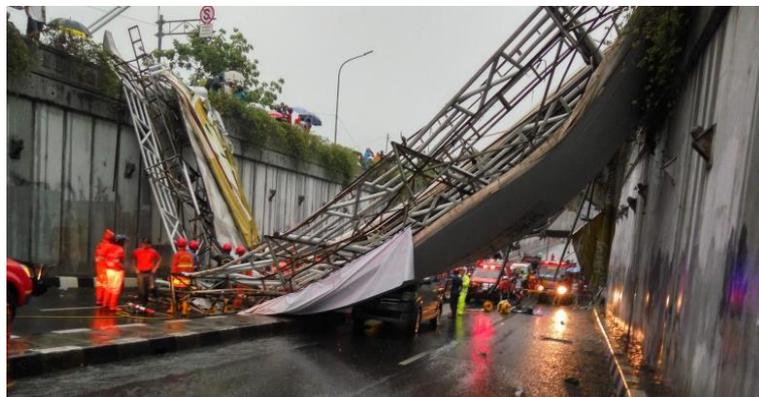
Komponen tata letak media luar griya memberikan kontribusi senilai 31,3% terhadap media luar griya dalam mewujudkan tercapainya keselamatan pengguna jalan tol. Kontribusi pada tata letak terbilang kecil dikarenakan perilaku (*behavior*) pengguna jalan kurang memperhatikan tata letak media luar griya sehingga masih banyak terjadi media luar griya yang terlalu berdekatan dengan rambu lalu lintas, jarak antarmedia luar griya sangat dekat yang akan memberikan gangguan visual serta memberikan potensi gangguan konsentrasi pengemudi akibat terlalu banyak menerima informasi. Media luar griya yang berdekatan dengan rambu lalu lintas diperlihatkan pada Gambar 6.



Gambar 5 Media Luar Griya *Billboard* dengan Dimensi > 100 m²



Gambar 6 Perletakan Media Luar Griya *Billboard* Berdekatan Dengan Rambu Lalulintas



Sumber: Tribuntravel.com (2016).

Gambar 7 Media Luar Griya *Billboard* yang Melekat pada Jembatan Penyangga Roboh

Kontribusi Jenis Struktur MLG terhadap Keselamatan Pengguna Jalan Tol

Komponen tata letak media luar griya memberikan kontribusi senilai 20,7% terhadap media luar griya dalam mewujudkan tercapainya keselamatan pengguna jalan tol. Kontribusi pada jenis struktur media luar griya terbilang kecil dikarenakan perilaku (*behavior*) pengguna jalan kurang memperhatikan jenis struktur yang digunakan pada media luar griya. Pada tol jagorawi banyak ditemukan media luar griya yang berupa *billboard* dan spanduk yang menjadikan jembatan sebagai penyangga, dituntut harus

memperhatikan dan menjaga keamanan dari perletakan di jembatan tersebut. Adapun kasus robohnya media luar griya akibat kurang memperhatikan jenis struktur yang dipakai dan kurang memperhatikan pemasangan yang baik dan aman pada media luar griya yang diletakkan pada jembatan sebagai penyangga. Media luar griya *billboard* yang melekat pada jembatan penyangga roboh dapat dilihat pada Gambar 7.

KESIMPULAN

Berdasarkan hasil analisis data tentang komponen media luar griya terhadap keselamatan pengguna jalan tol, maka dapat disimpulkan bahwa:

- 1) Hasil analisis model persamaan struktural menunjukkan pengaruh hubungan yang positif antara media luar griya terhadap capaian keselamatan pengguna jalan. Hubungan antara variabel media luar griya terhadap capaian keselamatan pengguna jalan menunjukkan bahwa apabila indikator-indikator pembentuk variabel media luar griya, yaitu jenis, isi dan cara penyampaian, jenis struktur, tata letak, dimensi, dan desain dapat terpenuhi, maka akan memberikan kontribusi sebesar 31,80% terhadap capaian keselamatan pengguna jalan.
- 2) Hubungan antara jenis, isi dan cara penyampaian, jenis struktur, tata letak, dimensi, dan desain terhadap media luar griya menunjukkan bahwa apabila indikator-indikator pada variabel jenis, isi dan cara penyampaian, jenis struktur, tata letak, dimensi, dan desain terpenuhi maka masing-masing akan memberi kontribusi signifikan sebesar 85,1%; 90,1%; 20,7%; 31,3%; 47,3; dan 72,9% terhadap media luar griya.
- 3) Apabila indikator-indikator pembentuk variabel media luar griya dapat dilaksanakan dengan baik maka potensi berkurangnya jumlah kecelakaan per tahun sebesar 73,7%, jumlah risiko kematian akibat kecelakaan sebesar 70,2%, jumlah risiko luka akibat kecelakaan sebesar 68,9%, dan jumlah kerugian material akibat kecelakaan sebesar 59,8%.

DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pusat Statistik DKI Jakarta. 2016. *Statistik Transportasi DKI Jakarta 2015-2016*. Jakarta: BPS DKI Jakarta.
- Land Transport Safety Authority. 1998. *Advertising Signs and Road Safety: Design and Location Guidelines RTS 7*. Wellington: LTSA.
- Santoso, S. 2015. *AMOS 22 untuk Structural Equation Modelling Konsep Dasar dan Aplikasi*. Jakarta: Elex Media Komputindo.
- TribunTravel.com. 2016. *JPO Pasar Minggu Ambruk-Ahli Konstruksi Bilang, "Tidak Ada Alasan Roboh karena Angin Kencang"*. (Online), (<http://travel.tribunnews.com/2016/09/24/jpo-pasar-minggu-ambruk-ahli-konstruksi-bilang-tidak-ada-alasan-robok-karena-angin-kencang>, diakses November 2017).