

# KESELAMATAN BERLALU LINTAS DI KOTA BOGOR

## *TRAFFIC SAFETY IN BOGOR*

**Ni Luh Wayan Rita Kurniati**  
Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi  
Trisakti  
kurni@yahoo.co.id

**Indra Setiawan**  
Universitas Muhammadiyah Jakarta  
indraset2008@yahoo.com

**Sarinah Sihombing**  
Sekolah Tinggi Manajemen Transportasi Trisakti  
yoritupang@yahoo.com

### **ABSTRACT**

*The purpose of this study is to analyze the influence of rider discipline, motor condition and road, on traffic safety. This research is a quantitative research using path analysis method. The population of this study were 42,625 riders of KS Tubun and Tajur roads. The sample is 684 riders with sample technique using incidental sampling. The results show that traffic safety ( $X_3$ ) is strongly influenced by motorist discipline ( $X_1$ ) and Motor and Road conditions ( $X_2$ ). Safety in traffic will increase if the means of traffic infrastructure, Motor and Road conditions are function properly as the vehicle equipments, traffic signs, markers, road user safety equipment, road conditions, and other traffic support facilities.*

**Keywords :** *discipline, rider, motorcycle, road, safety*

### **ABSTRAK**

Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh disiplin pengendara motor, kondisi motor dan jalan, terhadap keselamatan ber lalu lintas. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif menggunakan metode path analysis. Populasi penelitian ini adalah 42.625 pengendara sepeda motor jalan Raya KS Tubun dan Tajur. Sampel berjumlah 684 pengendara sepeda motor dengan teknik sampel menggunakan incidental sampling. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keselamatan lalu lintas ( $X_3$ ) sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara ( $X_1$ ) dan kondisi Motor dan Jalan ( $X_2$ ). Keselamatan dalam ber lalu lintas akan semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kelengkapan kendaraan, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengamanan pemakaian jalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya.

**Kata Kunci :** disiplin, pengendara, sepeda motor, jalan, keselamatan

## PENDAHULUAN

Kota Bogor mengalami perkembangan yang sangat pesat, jumlah penduduk yang semakin padat, perkembangan di segala aspek kehidupan diikuti dengan meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor terutama kendaraan roda dua. Setiap tahunnya jumlah kendaraan roda dua di Kota Bogor semakin meningkat, berdasarkan data dari Polresta Kota Bogor jumlah kepemilikan sepeda motor pada tahun 2013 sebanyak 37.202 unit, dan tahun 2014 sebanyak 41.247 unit. Berdasarkan data tersebut jelas peningkatannya sangat besar, yaitu dalam setahun sebesar 4.045 unit. Meningkatnya jumlah kepemilikan kendaraan bermotor, tentu juga harus diimbangi dengan kedisiplinan pengendara, pembangunan sarana prasarana lalu lintas agar tercipta keselamatan dalam berlalu lintas (Ikhsan, 2009).

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara, dengan meningkatkan disiplin pengendara dapat menabuh tingkat keselamatan berlalu lintas. Menurut Bungin, 2010:94 disiplin berlalu lintas terdiri dari Pemahaman peraturan peraturan lalu lintas, Tanggung jawab atas keselamatan diri dan orang lain, Kehati-hatian, dan Kesiapan diri dan kondisi kendaraan. Bahwa pengendara yang berkendara dengan hati-hati, selalu taat akan peraturan lalu lintas, bertanggungjawab akan keselamatan diri, orang lain dan kesiapan kondisi kendaraan yang digunakan akan berpengaruh besar terhadap keselamatannya dalam berlalu lintas. Jadi disiplin pengendara itu sangat menentukan tingkat keselamatan berlalu lintas baik di Jalan Raya Tajur maupun di Jalan Raya KS. Tubun.

Menurut Arumeswari & Bhinnety, 2009 (dalam Vafae-Najar, et al, 2010), sebagian besar kecelakaan lalu lintas yang terjadi di jalan raya disebabkan oleh manusia atau pengendara karena terjadi pelanggaran pengemudi terhadap peraturan lalu lintas. Berdasarkan data dari Polresta

Bogor, di Kota Bogor pada tahun 2013 s/d 2016 pelanggaran lalu lintas yang terjadi 30% di pengaruhi oleh pengendara tidak memiliki SIM, 40% pengendara tidak menggunakan helm, 30% spektek kendaraan tidak memenuhi syarat dan menerobos.

Peningkatan angka kecelakaan sepeda motor Ini terjadi akibat kurangnya informasi dan pemahaman yang di miliki oleh pengendara sepeda motor jika ini tidak segera ditindaklanjuti akan berisiko terjadi peningkatan angka kecelakaan. Menurut penelitian yang dilakukan oleh Sundari (2009), Puspitasari (2013) mengatakan pemberian informasi yang kurang mendalam mengenai aturan lalu lintas pada masyarakat yang pernah mengalami kecelakaan lalu lintas menyebabkan risiko terjadinya pelanggaran saat berkendara cukup tinggi dan berdampak pada terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh Kondisi Motor dan Jalan, dengan meningkatkat Kondisi Motor dan Jalan dapat menabuh tingkat keselamatan berlalu lintas. Keselamatan berlalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh, Kendaraan, Jalan, dan/ atau lingkungan, hal ini tertuang dalam UU no 22 tahun 2009. Menurut Amalia et al., dalam jurnalnya yang berjudul karakteristik kecelakaan dan audit keselamatan jalan pada ruas ahmad yani Surabaya (2012), menjelaskan bahwa untuk meningkatkan keselamatan pemerintah dapat menyediakan fasilitas jalan yang berkualitas, sehingga keselamatan pengguna jalan lebih terjamin dan aman. Fasilitas jalan yang memadai dapat memberikan petunjuk kepada pengguna jalan sehingga kemungkinan untuk terjadi kecelakaan semakin kecil.

Dalam UU No 14 tahun 1992 menyatakan bahwa "Untuk keselamatan, keamanan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas serta kemudahan bagi pemakai jalan, jalan wajib dilengkapi dengan sarana dan

prasarana sebagai berikut: Rambu-rambu, Marka jalan Alat pemberi isyarat lalu lintas, Alat pengendali dan alat pengamanan pemakai jalan, Alat pengawasan dan pengamanan jalan, dan Ada fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas serta angkutan jalan.

Menurut Sutawi (2006), aspek-aspek disiplin berlalu lintas antara lain: *Alertness* (kewaspadaan) merupakan faktor utama yang menjamin pengendara selalu siaga dan waspada terhadap pengguna jalan. Dengan adanya sikap waspada maka pengendara akan lebih hati-hati terhadap diri sendiri maupun orang lain; *Awarenes* (kesadaran) berarti pengemudi sadar dan memiliki pengetahuan serta prosedur berkendara yang baik, benar dan aman. Menyadari akan perlunya mengemudi dengan benar, maka pengendara akan memperhatikan rambu-rambu lalu lintas dalam berkendara; *Attitude* (sikap dan mental) berarti bahwa pengemudi yang memiliki sikap lebih mementingkan kepentingan umum, kepentingan dan keselamatan orang lain, akan berarti sekaligus menjaga keamanan diri. Dengan adanya attitude pengendara

akan lebih menghormati serta menghargai pengguna jalan.

Sarana dan prasarana yang tertuang dalam UU tersebut di atas memeberikan informasi kepada kita bahwa untuk menciptakan keselamatan berlalu lintas penting bagi pengendara memperhatikan aturan-aturan yang berlalu, serta rambu-rambu yang ada. Berdasarkan hasil pengamatan, wawancara, studi pustaka serta setelah dianalisis menggunakan metode statistik maka dapat disimpulkan bahwa Kondisi Motor dan Jalan di sepanjang jalan raya Tajur dan jalan KS Tubun terdapat kekurangan fasilitas yang dapat memberikan kenyamanan dan keamanan pengendara sepeda motor. Kenyataan dilapangan yang diperoleh masih banyak Kondisi Motor dan Jalan yang belum memadai. Kondisi motor yang digunakan masih banyak kekurangan seperti ada yang tidak menggunakan spion, pelat nomor, jaket pelindung serta yang lain. Kondisi Jalan Raya Tajur yang diharapkan saat ini adalah dilengkapi pembatas jalan permanen, Marka jalan jelas, ada lajur pejalan kaki dikedua sisi, lampu penerangan

Tabel 1 Data Kecelakaan Roda Dua di Kota Bogor Bulan Januari s.d Juni Tahun 2015

NO	NAMA RUAS JALAN	JUMLAH KEJADIAN LAKA	KET
1	Jalan Raya Pemda	2	
2	Jalan Sindang Barang	5	
3	Jalan Soleh Iskandar	4	
4	Jalan Karel Satsuit Tubun	5	2 Kali Pada titik yang sama
5	Jalan Tentara Pelajar	2	
6	Jalan Jenderal Ahmad Yani	2	
7	Jalan Sawo Jajar	1	
8	Jalan Siliwangi	1	
9	Jalan Raya Tajur	5	3 Kali Pada Titik Yang Sama
10	Jalan Binamarga	1	
11	Jalan Raya Pajajaran	2	
12	Jalan Tol Jagorawi	3	
13	Jalan Mayjen Ishak Djuarsa	1	
14	Jalan Semeru	2	
15	Jalan Cilendek	1	
16	Jalan Veteran	1	
17	Jalan Lawang Gintung	1	
18	Jalan Arya surya Laga	1	
19	Jalan Cimanggu	1	
20	Jalan Raya Dramaga	1	
21	Jalan Ir. H. Djuanda	1	
22	Jalan Jenderal Sudirman	2	

Sumber: Satuan Lalu Lintas Polres Bogor Tahun 2015

jalan umum yang memadai.

Selama Tahun 2013 sampai dengan Agustus 2015, di Kota Bogor tepatnya di jalan raya KS Tubun terjadi 23 kecelakaan, dan di jalan raya Tajur terjadi 25 kecelakaan kendaraan roda dua. Berikut ditunjukkan tentang kecelakaan pada kedua jalan tersebut dari bulan Januari sampai dengan Juni 2015 (Tabel 1).

Berdasarkan Tabel 1 tersebut, dapat dijelaskan bahwa kecelakaan paling banyak terjadi di Jalan KS Tubun dan Jalan Tajur. Menurut hasil survei CNN Indonesia, Kota Bogor dinilai dari segi kenyamanan berkendara itu sangat kurang dari indeks kepuasan diangka tertinggi 10. Bogor mencatatkan indeks 2,1 dengan ranking 185 dari 185 kota di dunia. Indeks kemacetan 3,2, kualitas jalan 2,6 dan ekonomi sosial 1,1, sehingga Bogor masuk peringkat ke 2 (dua) setelah Cebu Filipina dengan pengalaman berkendara terburuk di dunia dengan menggunakan Aplikasi Navigasi Waze (Sarkar, 2004). Indeks kepuasan masyarakat dinilai dari kepadatan dan keparahan lalu lintas, keselamatan perjalanan, kualitas dan infrastruktur jalan, kemudahan akses SPBU dan parkir, analisis dampak sosial ekonomi dan perasaan pengguna Waze (Laksamana, 2010).

Lokasi Kabupaten Bogor yang disurvei adalah di Ciawi Gadog, dan 12 lokasi di Kota Bogor yaitu Sholeh Iskandar, Tajur, Kebon Pedes, Martadinata, Dewi Sartika, Sawojajar, Padjajaran, Lawanggintung, Merdeka, MA Salmun, dan Mayor Oking. Berdasarkan latar belakang tersebut, maka topik tersebut penting untuk dikaji secara lebih mendalam dengan melakukan penelitian dengan judul "Pengaruh Disiplin Pengendara Sepeda Motor, dan Sarana Prasarana Terhadap Keselamatan Berjalan Lintas di Kota Bogor". Tujuan penelitian ini adalah: 1) untuk menganalisis pengaruh disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor; 2) untuk menganalisis pengaruh disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan di Kota Bogor; 3) untuk menganalisis

pengaruh kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, karena mengolah data hasil penelitiannya menggunakan statistik parametric (*Analisis Jalur/Path Analysis*) (Kerlinger, 2006).

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### Pengujian Hipotesis Data Jalan Raya Tajur

Hipotesis diuji dengan analisis jalur (*path analisis*) menggunakan uji regresi, melalui program IBM SPSS 22 dengan *output* sebagai berikut:

Terdapat pengaruh langsung Kedisiplinan Pengendara terhadap Keselamatan berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur. Berdasarkan nilai  $F_h$  sebesar  $92,301 > 3,86 F_t$  artinya signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau p-value 0,000, karena p-value  $0,000 < 0,05$ , artinya dapat disimpulkan bahwa koefisiensi regresi antara  $X_1$  dan  $X_3$  jika  $H_0 \neq 0$  dan terima  $H_1$ , artinya signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa disiplin pengendara di jalan raya Tajur berpengaruh langsung positif terhadap keselamatan lalu lintas di jalan raya Tajur.

Terdapat pengaruh langsung Kondisi Sepeda Motor dan Jalan terhadap Keselamatan Lalu Lintas di Jalan Raya Tajur. Berdasarkan nilai  $F_h$  sebesar  $96,326 > 3,86 F_t$  artinya signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau p-value 0,000, karena p-value  $0,000 < 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa koefisiensi regresi antara  $X_2$  dan  $X_3$  jika  $H_0 \neq 0$  dan terima  $H_1$ , artinya signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa Kondisi Sepeda Motor dan Jalan di jalan raya Tajur berpengaruh signifikan terhadap keselamatan berlalu lintas di jalan raya Tajur.

Terdapat pengaruh langsung Disiplin Pengendara terhadap Kondisi Sepeda Motor dan Jalan di Jalan Raya Tajur. Berdasarkan nilai  $F_h$  sebesar 184,253

> 3,86 Ft artinya signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau p-value 0,000, karena p-value  $0,000 < 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa koefisien regresi antara  $X_1$  dan  $X_2$  jika  $H_0 \neq 0$  dan terima  $H_1$ , artinya signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa Disiplin Pengendara di jalan raya Tajur berpengaruh terhadap Kondisi Sepeda Motor dan Jalan di jalan raya Tajur.

Uji koefisien korelasi dan koefisien determinasi  $X_1$  terhadap  $X_3$  (Tabel 2)

Tabel 2 menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.462. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara disiplin pengendara dengan keselamatan berlalu lintas dalam kategori rendah. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai *R Square* atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan

seberapa bagus model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 21,4% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas  $X_1$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 21,4% terhadap variabel  $X_3$  dan 78,6% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_1$  seperti kondisi motor dan jalan. Uji koefisien korelasi dan koefisien determinasi  $X_2$  terhadap  $X_3$  (Tabel 3)

Tabel 3 menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.470. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara Kondisi Sepeda Motor dan Jalan dengan keselamatan berlalu lintas dalam kategori rendah. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai *R Square* atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan seberapa bagus

Tabel 2. Model Summary

Model	R	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					
				R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,462 <sup>a</sup>	,214	,211	1,877	,214	92,301	1	340	,000

*Predictors: (Constant), Disiplin Pengendar Motor*

Tabel 3. Model Summary

Model	R	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					
				R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,470 <sup>a</sup>	,221	,218	1,869	,221	96,326	1	340	,000

*Predictors: (Constant), Kondisi Motor dan Jalan*

Tabel 4. Model Summary

Model	R	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics					
				R Square Change	F Change	df1	df2	Sig. F Change	
1	,593 <sup>a</sup>	,351	,350	3,585	,351	184,253	1	340	,000

*Predictors: (Constant), Disiplin Pengendara Motor*

model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 22,1% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas  $X_2$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 22,1% terhadap variabel  $X_3$  dan 77,9% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_2$  seperti disiplin pengendara, dan lain sebagainya.

Uji koefisien korelasi dan koefisien determinasi  $X_1$  terhadap  $X_2$  (Tabel 4)

Tabel 4 menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.593. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara disiplin pengendara dengan kondisi motor dan jalan dalam kategori rendah. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai *R Square* atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan seberapa bagus model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 35,1% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas  $X_1$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 35,1% terhadap variabel  $X_2$  dan 64,9% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_1$  seperti pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas dan lain sebagainya.

Uji Signifikan Korelasi  $X_1$  atas  $X_3$  dihasilkan Persamaan regresi  $\hat{X}_3 = a_1 + b_1 X_1 = 17,77 + 0.250X_1$  (beta). Artinya dengan bertambahnya satu pernyataan responden tentang disiplin pengendara dapat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas sebesar 0.250 nilai  $t_h$  disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 9,607 atau  $p-value = 0.00 < 0.05$  maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar  $r^2_{13} = 0,214$  atau sebesar 21,4% keselamatan berlalu lintas dipengaruhi disiplin pengendara, sisanya dipengaruhi faktor lain.

Uji Signifikan Korelasi  $X_2$  atas  $X_3$  dihasilkan Persamaan regresi  $\hat{X}_3 = a_2 + b_2 X_2$

$= 20,539 + 0.223X_2$  (beta). Artinya dengan bertambahnya satu pernyataan responden tentang kondisi sepeda motor dan jalan dapat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas sebesar 0,223 nilai  $t_h$  kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 9,815 atau  $p-value = 0.00 < 0.05$  maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar  $r^2_{23} = 0.220$  atau sebesar 22 % keselamatan berlalu lintas dipengaruhi sarana prasarana, sisanya dipengaruhi faktor lain.

Uji Signifikan Korelasi  $X_1$  atas  $X_2$  dihasilkan Persamaan regresi  $\hat{X}_2 = a_1 + b_1 X_1 = 18,046 + 0.675X_1$  (beta). Artinya dengan bertambahnya disiplin pengendara sebesar satu poin dapat mempengaruhi kondisi sepeda motor dan jalan sebesar 0.675 nilai  $t_h$  disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan sebesar 5,276 atau  $p-value = 0.00 < 0.05$  maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar  $r^2_{12} = 0.351$  atau sebesar 35,1% ko dipengaruhi disiplin pengendara, sisanya dipengaruhi faktor lain.

Uji koefisiensi jalur Jl. Raya Tajur (Tabel 5)

Tabel 5. Matrik Korelasi Jl. Raya Tajur

Matrik	$X_1$	$X_2$	$X_3$
$X_1$	1	0,59	0,46
$X_2$		1	0,47
$X_3$			1

Sumber: Hasil Analisis Peneliti Tahun 2016

Berdasarkan hasil perhitungan di atas dapat diketahui koefisiensi jalurnya sebagai berikut:

a. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara =

- $p_{31} = 0.283 > 0.05$  maka  $H_0$  ditolak dan terima  $H_1$ , berarti signifikan, artinya bahwa disiplin pengendara berpengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas.
- b. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara =  $p_{32} = 0.30 > 0.05$  maka  $H_0$  ditolak dan terima  $H_1$ , berarti signifikan, artinya bahwa kondisi sepeda motor dan jalan berpengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas,
- c. Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara =  $p_{21} = 0.59 > 0.05$  maka  $H_0$  ditolak dan terima  $H_1$ , berarti signifikan, artinya bahwa disiplin pengendara berpengaruh langsung terhadap kondisi sepeda motor dan jalan.

### Pengujian Hipotesis Data KS Tubun

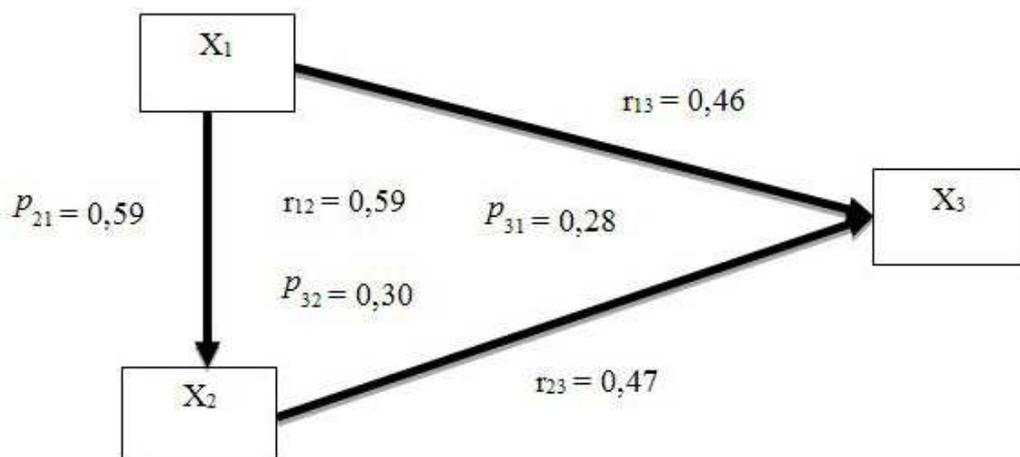
Hipotesis diuji dengan analisis jalur (*path analysis*) menggunakan uji regresi, melalui program IBM SPSS 22 dengan output seperti tabel berikut:

Terdapat pengaruh langsung Kedisiplinan Pengendara terhadap Keselamatan berlalu Lintas di Jalan KS Tubun .Berdasarkan nilai  $F_h$  sebesar

$100,593 > 3,86 F_t$  artinya signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau p-value 0,000, karena p-value  $0,000 < 0.05$ , artinya dapat disimpulkan bahwa koefisiensi regresi antara  $X_1$  dan  $X_3$  jika  $H_0 \neq 0$  dan terima  $H_1$ , artinya signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa disiplin pengendara di jalan KS Tubun berpengaruh langsung positif terhadap keselamatan lalu lintas di jalan KS Tubun.

Terdapat pengaruh langsung Kondisi Motor dan Jalan terhadap Keselamatan Lalu Lintas di Jalan KS .Berdasarkan nilai  $F_h$  sebesar  $109,775 > 3,86 F_t$  artinya signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau p-value 0,000, karena p-value  $0,000 < 0.05$ , maka dapat disimpulkan bahwa koefisiensi regresi antara  $X_2$  dan  $X_3$  jika  $H_0 \neq 0$  dan terima  $H_1$ , artinya signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa Kondisi Sepeda Motor dan Jalan di jalan KS Tubun berpengaruh signifikan terhadap keselamatan berlalu lintas di jalan KS Tubun.

Terdapat pengaruh langsung Disiplin Pengendara terhadap Kondisi Sepeda Motor dan Jalan di Jalan KS Tubun. Berdasarkan nilai  $F_h$  sebesar  $192,870 > 3,86 F_t$  artinya signifikan dan linear, dengan



Gambar 3. Model Terakhir Jalur Korelasi  
Sumber: Hasil Analisis Peneliti Tahun 2016

Tabel 6. Pengujian Jalur

$r_{12} = p_{21} =$	$0,59 \sim 0,59$	→ artinya cocok dengan nilai $r_{12}$
$r_{13} = p_{31} + p_{32} \times r_{12} =$	$0,46 \sim 0,46$	→ artinya cocok dengan nilai $r_{13}$
$r_{23} = p_{31} \times r_{12} + p_{32} =$	$0,47 \sim 0,47$	→ artinya cocok dengan nilai $r_{23}$

Tabel 7 Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics			Sig. F Change
					R Square Change	F Change	df1 df2	
1	,478 <sup>a</sup>	,228	,226	1,867	,228	100,593	1 340	,000

Predictors: (Constant), Disiplin Pengendara Motor

Tabel 8. Model Summary

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Change Statistics			Sig. F Change
					R Square Change	F Change	df1 df2	
1	,494 <sup>a</sup>	,244	,242	1,848	,244	109,775	1 340	,000

Predictors: (Constant), Kondisi Motor dan Jalan

Sumber: Hasil Analisis Peneliti Tahun 2016

nilai probabilitas atau p-value 0,000, karena p-value  $0,000 < 0,05$ , maka dapat disimpulkan bahwa koefisiensi regresi antara  $X_1$  dan  $X_2$  jika  $H_0 \neq 0$  dan terima  $H_1$ , artinya signifikan. Hal ini menunjukkan bahwa Disiplin Pengendara Sepeda Motor dan Jalan berpengaruh terhadap Kondisi Sepeda Motor dan Jalan di jalan KS Tubun.

Uji koefisien korelasi dan koefisien determinasi  $X_1$  terhadap  $X_3$  (Tabel 7)

Tabel 7 menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.478. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara disiplin pengendara dengan keselamatan berlalu lintas dalam kategori sedang. Melalui tabel ini juga

diperoleh nilai *R Square* atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan seberapa bagus model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 22,8% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas  $X_1$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 22.8% terhadap variabel  $X_3$  dan 77.2% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_1$  seperti kondisi sepeda motor, jalan, peranan petugas lalu lintas dan lain sebagainya.

Uji koefisien korelasi dan koefisien determinasi  $X_2$  terhadap  $X_3$  (Tabel 8)

Tabel 8 menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.494.

Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara kondisi jalan dan sepeda motor dengan keselamatan berlalu lintas dalam kategori sedang. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai *R Square* atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan seberapa bagus model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 24% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas  $X_2$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 24% terhadap variabel  $X_3$  dan 76% lainnya dipengaruhi oleh faktor-faktor lain diluar variabel  $X_2$  seperti disiplin pengendara, pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas, kendaraan lain, hambatan samping, peranan petugas lalu lintas dan lain sebagainya.

Uji koefisien korelasi dan koefisien determinasi  $X_1$  terhadap  $X_2$  (Tabel 9)

Tabel 9 menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.602. Nilai ini dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara disiplin pengendara dengan kondisi sepeda motor dan jalan dalam kategori sedang. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai *R Square* atau koefisien determinasi (KD) yang menunjukkan seberapa bagus model regresi yang dibentuk oleh interaksi variabel bebas dan variabel terikat. Nilai KD yang diperoleh adalah 36% yang dapat ditafsirkan bahwa variabel bebas  $X_1$  memiliki pengaruh kontribusi sebesar 36% terhadap variabel  $X_2$  dan 64% lainnya dipengaruhi oleh

faktor-faktor lain diluar variabel  $X_1$  seperti pengetahuan pengendara tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas, hambatan samping, peranan petugas lalu lintas dan lain sebagainya.

Uji Signifikan Korelasi  $X_1$  terhadap  $X_3$  dihasilkan Persamaan regresi  $\hat{X}_3 = a_1 + b_1 X_1 = 17,370 + 0.26X_1$  (beta). Artinya dengan bertambahnya disiplin pengendara sebesar satu poin dapat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas sebesar 0.26 nilai  $t_h$  disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 10,030 atau p-value = 0.00 < 0.05 maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar  $r^2_{13} = 0.228$  atau sebesar 22.8% keselamatan berlalu lintas dipengaruhi disiplin pengendara, sisanya dipengaruhi faktor lain.

Uji Signifikan Korelasi  $X_2$  terhadap  $X_3$  dihasilkan Persamaan regresi  $\hat{X}_3 = a_2 + b_2 X_2 = 20,110 + 0.29X_2$  (beta). Artinya dengan bertambahnya kondisi sepeda motor dan jalan sebesar satu poin dapat mempengaruhi keselamatan berlalu lintas sebesar 0.29 nilai  $t_h$  kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 10,477 atau p-value = 0.00 < 0.05 maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar  $r^2_{23} = 0,2441$  atau sebesar 24% keselamatan berlalu lintas dipengaruhi kondisi sepeda

Tabel 9. Model Summary

Model	R		Std. Error of the Estimate	Change Statistics				
	R	Adjusted R Square		R Square Change	F Change	df1	Sig. F Change	
1	,602 <sup>a</sup>	,362	3,179	,362	192,870	1	340	,000

Predictors: (Constant), Kondisi Motor dan Jalan

motor dan jalan, sisanya dipengaruhi faktor lain seperti pengetahuan pengendara tentang pentingnya keselamatan berlalu lintas, hambatan samping, peranan petugas lalu lintas, disiplin pengendara dan lain sebagainya.

Uji Signifikan Korelasi  $X_1$  atas  $X_2$  dihasilkan Persamaan regresi  $\hat{X}_2 = a_1 + b_1 X_1 = 34,986 + 0.52X_1$  (beta). Artinya dengan bertambahnya disiplin pengendara sebesar satu poin dapat mempengaruhi kondisi sepeda motor dan jalan sebesar 0.52 nilai  $t_h$  disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan sebesar 13,888 atau  $p\text{-value} = 0.00 < 0.05$  maka tolak  $H_0$ , terima  $H_1$ , artinya terdapat pengaruh signifikan disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar  $r^2_{12} = 0.362$  atau sebesar 36% kondisi sepeda motor dan jalan dipengaruhi disiplin pengendara, sisanya dipengaruhi faktor lain seperti, hambatan samping, peranan petugas lalu lintas, kondisi sepeda motor dan jalan dan lain sebagainya.

Koefisiensi jalur Jl KS Tubun (Tabel 10)

Tabel 10. Matrik Korelasi KS Tubun

Matrik	$X_1$	$X_2$	$X_3$
$X_1$	1	0,49	0,38
$X_2$		1	0,49
$X_3$			1

Berdasarkan hasil perhitungan dapat diketahui koefisiensi jalurnya sebagai berikut:

- 1) Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara =  $p_{31} = 0,183 > 0.05$  maka  $H_0$  ditolak dan terima  $H_1$ , berarti signifikan, artinya bahwa disiplin pengendara berpengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas.
- 2) Berdasarkan hasil perhitungan

koefisien jalur disiplin pengendara =  $p_{32} = 0.40 > 0.05$  maka  $H_0$  ditolak dan terima  $H_1$ , berarti signifikan, artinya bahwa kondisi sepeda motor dan jalan berpengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas,

- 3) Berdasarkan hasil perhitungan koefisien jalur disiplin pengendara =  $p_{21} = 0.49 > 0.05$  maka  $H_0$  ditolak dan terima  $H_1$ , berarti signifikan, artinya bahwa disiplin pengendara berpengaruh langsung terhadap kondisi sepeda motor dan jalan.

Hasil pengujian Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur. membuktikan bahwa disiplin pengendara memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas dengan persamaan regresi sederhana  $\hat{X}_3 = 17,77 + 0.250X_1$  yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai disiplin dapat menambah keselamatan berlalu lintas sebesar 0.25, dengan tingkat pengaruhnya  $r^2_{13} = 0.214$  atau sebesar 21,4% bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi disiplin pengendara.

Hasil pengujian Pengaruh Kondisi Motor dan Jalan Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur membuktikan bahwa Kondisi Motor dan Jalan memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas dengan persamaan regresi sederhana  $\hat{X}_3 = 20.57 + 0.22X_2$  yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai Kondisi Motor dan Jalan dapat menambah keselamatan berlalu lintas sebesar 0.22, dengan tingkat pengaruhnya  $r^2_{23} = 0.221$  atau sebesar 22,1% bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi Kondisi Motor dan Jalan.

Tabel 11. Pengujian jalur

$r_{12} = p_{21} =$	$0,49 \sim 0,48$	$\rightarrow$	artinya cocok dengan nilai $r_{12}$
$r_{13} = p_{31} + p_{32} \times r_{12} =$	$0,38 \sim 0,38$	$\rightarrow$	artinya <sup>12</sup> cocok dengan nilai $r_{13}$
$r_{23} = p_{31} \times r_{12} + p_{32} =$	$0,49 \sim 0,49$	$\rightarrow$	artinya <sup>3</sup> cocok dengan nilai $r_{23}$

Hasil pengujian Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Kondisi Motor dan Jalan di Jalan Raya Tajur membuktikan bahwa disiplin pengendara memberikan pengaruh langsung terhadap Kondisi Motor dan Jalan dengan persamaan regresi sederhana  $\bar{X}_2 = 18.06 + 0.68X_1$  yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai disiplin dapat menambah Kondisi Motor dan Jalan sebesar 0.68, dengan tingkat pengaruhnya  $r^2_{12} = 0.351$  atau sebesar 35,1% bahwa Kondisi Motor dan Jalan dipengaruhi disiplin pengendara.

Hasil pengujian Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Keselamatan Ber Lalu Lintas di Jalan KS Tubun membuktikan bahwa disiplin pengendara memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas dengan persamaan regresi sederhana  $\bar{X}_3 = 24.24 + 0.16X_1$  yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai disiplin dapat menambah keselamatan berlalu lintas sebesar 0.16, dengan tingkat pengaruhnya  $r^2_{13} = 0.145$  atau sebesar 14.5% bahwa keselamatan berlalu lintas dipengaruhi disiplin pengendara.

Hasil pengujian Pengaruh Kondisi Motor dan Jalan Terhadap Keselamatan Ber Lalu Lintas di Jalan KS Tubun membuktikan bahwa Kondisi Motor dan Jalan memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas dengan persamaan regresi sederhana  $\bar{X}_3 = 20.11 + 0.23X_2$  yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai Kondisi Motor dan Jalan dapat menambah keselamatan berlalu lintas sebesar 0.23, dengan tingkat pengaruhnya  $r^2_{23} = 0.244$  atau sebesar 24,4%, bahwa keselamatan berlalu lintas

dipengaruhi Kondisi Motor dan Jalan.

Hasil pengujian Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Kondisi Motor dan Jalan di Jalan KS Tubun membuktikan bahwa disiplin pengendara memberikan pengaruh langsung terhadap Kondisi Motor dan Jalan dengan persamaan regresi sederhana  $\bar{X}_2 = 35.14 + 0.43X_1$  yang berarti setiap satu pernyataan responden mengenai disiplin dapat menambah Kondisi Motor dan Jalan sebesar 0.43, dengan tingkat pengaruhnya  $r^2_{12} = 0.236$  atau sebesar 23,6% bahwa Kondisi Motor dan Jalan dipengaruhi disiplin pengendara.

Kondisi Jalan Ks. Tubun saat ini seharusnya diberi lampu penerangan, lajur pejalan kaki/trotoar, Penambahan Rumble Strip. Kondisi Motor dan Jalan sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara, dengan meningkatkan disiplin pengendara dapat menambah tingkat keselamatan berlalu lintas. Pengendara yang disiplin tinggi tentu akan selalu menjaga Kondisi Motor dan Jalan.

Berdasarkan hasil analisis dapat dikatakan bahwa jika pengendara itu disiplin akan sangat berpengaruh pada Kondisi Motor dan Jalan sesuai dengan peraturan. Pengendara yang disiplin akan dapat meningkatkan kualitas pengendara sehingga dapat menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas seperti penggunaan kelengkapan kendaraan, penggunaan alat keselamatan, menaati peraturan lalu lintas dan lain sebagainya.

## SIMPULAN

Keselamatan lalu lintas sangat

dipengaruhi oleh disiplin pengendara, secara langsung disiplin mempengaruhi peningkatan keselamatan melalui pemahaman peraturan, tanggung jawab atas keselamatan diri dan orang lain, kehati-hatian, kesiapan diri dan kondisi kendaraan jika indikator ini ditingkatkan maka keselamatan akan semakin meningkat.

Keselamatan berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh Kondisi Motor dan Jalan, keselamatan dalam berlalu lintas akan semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kendaraan lengkap, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengaman pemakai jalan, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya

Kondisi Motor dan Jalan sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara, dengan meningkatkan disiplin pengendara dapat menambah kesadaran diri mempersiapkan Kondisi Motor dan Jalan. Pengendara yang disiplin akan dapat meningkatkan kualitas pengendara sehingga dapat menciptakan ketertiban dalam berlalu lintas seperti penggunaan kelengkapan kendaraan, penggunaan alat keselamatan, menaati peraturan lalu lintas dan lain sebagainya.

## DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, K *et al*, 2012 "Karakteristik kecelakaan & audit keselamatan jalan pada ruas Ahmad Yani Surabaya" *Jurnal Rekayasa Sipil* 5 (1): 40-44.
- Arumeswari, R.P.F. & Bhinnety, M. 2009. "Hubungan antara Persepsi Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalu-lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus UGM. National Conference on Applied Ergonomics" *Laboratorium Ergonomi* hal. 69-76.
- Bungin, Burhan, 2010 Penelitian Kualitatif: Komunikasi, Ekonomi, Kebijakan Publik & Ilmu Sosia lainnya. Jakarta: Kencana Prenama Media Group.
- Ikhsan, 2009. *Lalu Lintas & Permasalahannya*. Jogjakarta: Pustaka Mandiri.
- Kerlinger, Fred N, 2006. *Asas-Asas Penelitian Behavioral*, Terjemahan Landung R. Sembiring, Yogyakarta: Gajah Mada Universty Press.
- Laksamana, 2010. *Kesadaran Berlalu Lintas Untuk Mencegah Angka Kecelakaan*, *Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu* 3 (1).
- [PP RI] Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2011 tentang Manajemen & Rekayasa, Analisis Dampak, Serta Manajemen Kebutuhan Lalu Lintas. Jakarta: PP RI.
- Puspitasari, Ayu Dwi *et al*, 2013. "Hubungan antara Faktor Pengemudi & factor Lingkungan dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor" *Jurnal Berkala Epidemiologi* 1 (2): 192-200.
- Sarkar. Sheila & Marie, A. 2004. "Acceptance Of And Engagement In Risky Driving Behaviors By Teenagers". *Journal Of Adolescence*. 39: 687.
- Sundari, P.N. 2009. Perilaku pengendara sepeda motor pada remaja terhadap risiko kecelakaan lalu lintas. *Buletin Penelitian RSUD Dr. Soetomo*. 11: 4.
- Sutawi. 2006. Bersama Kita Membangun Budaya Keselamatan Jalan. [diakses] [http://www.dephub.go.id/mo/uploadfile/files/artikel\\_Sa.Pdf](http://www.dephub.go.id/mo/uploadfile/files/artikel_Sa.Pdf). [23 Agustus 2013].

[UU RI] Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas & Angkutan Jalan, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta: UU RI.

Halaman ini sengaja dikosongkan.