

PENGARUH DISIPLIN PENGENDARA SEPEDA MOTOR, KONDISI SEPEDA MOTOR DAN JALAN TERHADAP KESELAMATAN BERLALU LINTAS DI KOTA BOGOR TAHUN 2016 (SURVEI JALAN RAYA TAJUR)

THE INFLUENCE OF MOTOR CYCLE RIDER'S DISCIPLINE, THE CONDITION OF MOTORCYCLE AND ROAD TOWARDS THE TRAFFIC SAFETY IN BOGOR CITY YEAR 2016 (SURVEY ON JL RAYA TAJUR)

Ni Luh Wayan Rita Kurniati

Puslitbang Transportasi Jalan dan Perkeretaapian, Jl. Medan Merdeka Timur No.5 Jakarta-Indonesia

kurni_w@yahoo.co.id

Diterima: 10 Agustus 2017, Direvisi: 24 Agustus 2017, Disetujui: 31 Agustus 2017

ABSTRACT

Bogor City was growing rapidly. The increasing of motorcycle ownership, the lack of rider discipline, and the lack of facilities and infrastructure cause traffic jams and accidents especially in Jl. Raya Tajur. The research intends to (1) What are the effects of rider discipline for traffic safety in Bogor? (2) What are the effects of rider discipline for the condition of the motorcycle rider and the road? (3) What are the effects of motorcycles and road conditions for traffic safety? The population of this research is all motorcycle users passing through Jl. Raya Tajur. The sampling method used nonprobability sampling. According to Sugiono, nonprobability sampling is a sampling technique that does not give equal opportunity for each element or member of the population to be selected as a sample. The total population of both these roads were to 21.312 respondents. By using tables Isaac and Michael, it was obtained 342 respondents for sample. The method used was path analysis. In the data collection, it used some statements from the riders. It also use secondary data from Department of Transportation and Bogor State Police. The instruments engaged in data collection, it previously tested to determine the appropriateness of the research instruments. Subsequently, it processed with SPSS 22 to decide its reliability and validity. The result of testing the hypothesis showed that in Jl. Raya Tajur, riders discipline have a significant influence on the improvement of traffic safety with the level of 21.4%. The condition of motorcycles and road affected the safety for 22.1%. The rider discipline affected the Motorcycles and road conditions with the level of 35.1%.

Keywords: discipline, riders, motorcycle conditions, roads, safety

ABSTRAK

Kota Bogor mengalami perkembangan yang sangat pesat. Jumlah penduduk yang semakin padat, meningkatnya kepemilikan kendaraan bermotor khususnya roda dua, kurang disiplinnya pengendara, kurangnya sarana dan prasarana lalu lintas menjadi penyebab kemacetan dan kecelakaan lalu lintas khususnya di Jalan Raya Tajur. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh disiplin pengendara sepeda motor, kondisi sepeda motor dan kondisi jalan terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor. Populasi dari penelitian ini adalah seluruh pengguna sepeda motor yang melewati Jl. Raya Tajur. Penentuan sampel menggunakan metode nonprobability sampling. Total populasi di jalan tersebut sebesar 20.196 responden. Dengan menggunakan tabel Isaac dan Michael, diperoleh sampel sebanyak 342 responden. Metode analisis yang digunakan adalah menggunakan analisis jalur. Hasil pengujian Hipotesis membuktikan bahwa disiplin pengendara sepeda motor memberikan pengaruh terhadap peningkatan keselamatan lalu sebesar 21,4%. Disiplin pengendara sepeda motor juga berpengaruh terhadap kondisi sepeda motor sebesar 22,1%. Sedangkan kondisi sepeda motor dan kondisi jalan memberikan pengaruh langsung terhadap disiplin pengendara sebesar 35,1%.

Kata Kunci: disiplin, pengendara, kondisi 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 di Kota Bogor pada tahun 2013 sebanyak 37.202 unit, tahun 2014 sebanyak 41.247 unit, berdasarkan data tersebut jelas peningkatannya sangat sebesar 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. Berdasarkan data dari Satuan Lalu Lintas Polres Bogor Tahun 2015 Jalan Raya Tajur terjadi 5 (lima) kali kejadian kecelakaan dan itu terjadi pada titik yang sama sebanyak 3 (tiga) kali. Sedangkan hasil survei CNN Indonesia, Kota Bogor dinilai dari segi kenyamanan berkendara itu sangat kurang dari indeks kepuasan di angka 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. Indeks kepuasan masyarakat dinilai dari kepadatan dan keparahan lalu lintas, keselamatan perjalanan, kualitas dan infrastruktur jalan, kemudahan akses SPBU dan parkir, analisa dampak sosial ekonomi dan perasaan pengguna Waze. Lokasi Kabupaten Bogor yang di survei adalah di Ciawi Gadog, dan 12 lokasi di Kota Bogor yaitu Sholeh Iskandar, Tajur, Kebon Pedes, Martadinata, Dewi Sartika, Sawojajar, Padjajaran, Lawanggantung, Merdeka, MA Salmun, dan Mayor Oking. Berdasarkan latar belakang di atas, maka peneliti tertarik untuk mempelajari, memahami, dan meneliti secara lebih mendalam mengenai seberapa besar pengaruh disiplin pengendara sepeda motor, kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor.

Berbagai masalah timbul dalam berlalu lintas, seperti kurangnya disiplin pengendara roda dua, kepemilikan surat izin mengemudi yang belum sepenuhnya dimiliki, seringnya pengendara tidak melengkapi perlengkapan kendaraannya, tidak mengindahkan rambu-rambu yang ada, mudahnya para pelanggar dalam menyelesaikan masalah, kondisi jalan raya yang kurang baik, urangnya prasarana lalu lintas. Fokus masalah yang diprioritaskan yakni; Seberapa besar pengaruh disiplin pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor, seberapa besar pengaruh disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan, dan seberapa besar pengaruh kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas. Lokasi penelitian di Jalan Raya Tajur yang merupakan pintu masuk ke Kota Bogor dari arah Sukabumi.



Sumber: <https://www.google.com>

Gambar 1.
Lokasi Survei.

Secara umum tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaruh disiplin pengendara sepeda motor, kondisi sepeda motor dan kondisi jalan terhadap keselamatan berlalu lintas di Kota Bogor.

TINJAUAN PUSTAKA

A. Disiplin Pengendara

Menurut Purwadi dan Saebeni (2008) pengertian disiplin berlalu lintas adalah seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan-larangan tersebut termuat di dalam UU RI No 22 tahun 2009 tentang LLAJ. Menurut Irene Klavert (2007), kedisiplinan berlalu lintas adalah suatu perilaku yang mematuhi hukum serta aturan yang mengatur gerak atau mudiknya kendaraan dan orang di jalan agar menjadi aman, cepat, lancar, tertib dan teratur. Faktor-faktor yang

mempengaruhi disiplin yaitu pendidikan formal maupun informal, kepribadian, usia, peranan petugas keamanan lalu lintas, sikap terhadap ketaatan, hukuman atas pelanggaran, harapan, hadian atas suatu prestasi, dan hubungan sosial dengan lingkungan, sedangkan Wagiyah dkk (2013) kedisiplinan adalah segala bentuk sikap seseorang yang mencerminkan bahwa dirinya patuh terhadap suatu peraturan, baik peraturan itu dibuat oleh dirinya sendiri maupun orang lain dengan kepahaman terhadap hak dan kewajiban serta kepahaman terhadap konsekuensi apabila ia melanggar. Purwadi (2011), seseorang mematuhi apa yang tidak boleh pada saat berlalu lintas di jalan, baik dalam rambu ataupun tidak, dimana larangan-larangan tersebut termuat di dalam UU RI No 22 tahun 2009 tentang LLAJ disebut dengan disiplin berlalu lintas.

Menurut Dagun et.al (2006), sarana transportasi harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Menurut Sutawi (2006), aspek-aspek disiplin berlalu lintas adalah kewaspadaan, kesadaran, sikap dan mental.

B. Kondisi Kendaraan

Kondisi sepeda motor dan jalan merupakan bagian dari sarana prasarana dalam berlalu lintas. Motor yang siap pakai memberikan keamanan dan kenyamanan dalam berlalu lintas, sedangkan keadaan jalan yang bagus dan memadai juga dapat memberikan keamanan dan kenyamanan dalam berlalu lintas.

Menurut Muhamad Guntur (2015), kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat.

Menurut Dagun et. al (2006) sarana transportasi harus memenuhi tiga kriteria dasar, yaitu kenyamanan, keamanan, dan kecepatan. Sarana transportasi merupakan alat angkut untuk kenyamanan dan keamanan bertujuan untuk menciptakan keselamatan berlalu lintas, Dagun et. al, memberikan pandangan bahwa sarana transportasi sangatlah penting dalam menumbuhkan keselamatan (*safety*) bagi pengguna transportasi. Menurut C. Jotin Khisty, B Kent Lall (2006), Perencana transportasi bertanggung jawab terhadap tata letak jaringan jalan, mengendalikan distribusi dan kebijakan tata guna lahan karena berkaitan yang sangat besar dengan intensitas lalu lintas dan akibatnya dengan keselamatan jalan atau persimpangan tertentu.

C. Keselamatan Lalu Lintas

Keselamatan (*safety*) adalah suatu keadaan atau kondisi ketika seseorang, kelompok atau masyarakat terhindar dari segala bentuk ancaman bahaya atau kecelakaan. Kecelakaan merupakan kejadian yang tidak dapat diduga dan tidak diharapkan yang dapat menimbulkan kerugian, sedangkan keamanan (*security*) adalah keadaan aman dan tentram bebas dari ancaman.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan dan PM. 26 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa “Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari risiko kecelakaan selama berlalu

lintas yang disebabkan oleh, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan”.

Aspek keselamatan (*safety*) dalam berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal yaitu antara lain: kualitas pengemudi, kelaikan kendaraan dan sarana prasarana yang memenuhi standar keselamatan. Jika salah satu komponen ini tidak baik atau tidak memenuhi syarat, maka kemungkinan terjadi kecelakaan lalu lintas menjadi besar. Secara umum keselamatan berlalu lintas sangat ditentukan oleh 3 hal yakni pengendara kendaraan bermotor; kendaraan yang dipakai; kondisi jalan dan lingkungan sekitar jalan. Hal yang sama juga dikemukakan oleh *Road and Transport Authority NSW* (2006), bahwa komponen keselamatan di jalan adalah pengguna jalan atau faktor perilaku berkendara, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan sekitar jalan.

D. Penelitian yang Relevan

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Irene Klavert yang berjudul Disiplin Berlalu Lintas Pengemudi Angkutan Kota di Kota Semarang Ditinjau Dari Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas, menyimpulkan bahwa perubahan persepsi penegakan hukum lalu lintas dapat menyebabkan perubahan disiplin berlalu lintas padasopir angkutan kota.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh Malinda Yustikasari yang berjudul Manajemen Sarana dan prasarana Perkeretaapian di PT Kereta Api Indonesia (Persero) Daerah Operasi (Daop) VII Madiun, menyimpulkan bahwa dalam memanajemen sarana dan prasarana perkeretaapian perlu perencanaan pemeliharaan secara periodik, pengkoordinasian antara atasan dengan bawahan dengan baik, kurangnya sumber daya manusia untuk pemeliharaan sarana dan prasarana, serta pengawasan yang kurang maksimal.

METODOLOGI PENELITIAN

Populasi yang menjadi target penelitian adalah pengguna sepeda motor di Kabupaten Bogor khususnya di Jalan Raya Tajur. Strategi peneliti dalam memperoleh jumlah populasi dengan mengadakan *traffic counting* pada ruas jalan yang menjadi objek penelitian pada jam-jam sibuk pada hari kerja tepatnya pada hari Selasa 19 Juli 2016. Jumlah populasi sudah di homogenkan dilihat dari yang telah mampu mengendarai sepeda motor terlihat pada **Tabel 1**.

Tabel 1.
Populasi Penelitian

Nama Jalan	Waktu	Arah		Jumlah
		Kiri	Kanan	
Jl. Raya Tajur	07.00-09.00	3.850	4.808	8.658
	12.00-14.00	1.768	1.906	3.674
	16.00-18.00	3.998	3.866	7.864
Jumlah				20.196

Sumber: Hasil Survei, 2016

Total populasi di jalan yang menjadi sampel berjumlah 20.196 sepeda motor, berdasarkan (Isaac dan Michael) dengan populasi 20.196 dengan tingkat kesalahan 5%, jumlah responden secara keseluruhan adalah 342 responden.

Teknik pengolahan data penelitian ini dilakukan dengan menggunakan analisis jalur. Analisis jalur adalah suatu bentuk analisis terapan dari analisis multi regresi (Kerlinger, 2006). Analisis jalur digunakan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh langsung maupun tidak langsung variabel bebas terhadap variabel terikat. Data yang diperoleh kemudian diolah dengan statistik, sehingga peneliti dapat mengetahui sejauhmana linear dan signifikannya pengaruh dari masing-masing variabel bebas terhadap variabel terikat.

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Kondisi Eksisting

Jalan Raya Tajur (Depan Perumahan Pakuan, Bioskop Galaxy-Kantor DLLAJ Kota Bogor) memiliki kapasitas lajur jalan yang lebar dan tidak dibatasi dengan median permanen 2/2 UD, 2 (dua) jalur, dan 2 (dua) lajur, dimana setiap lajur memiliki lebar ± 2 meter.

Kondisi sarana dan prasarana di Jalan Raya Tajur saat ini tidak ada pita penggaduh (*rumble strip*) pada lokasi-lokasi pusat kegiatan masyarakat. Tata guna lahan adalah pabrik, pusat perbelanjaan/ruko-ruko atau *otlet-oltlet* perbelanjaan dan perkantoran.



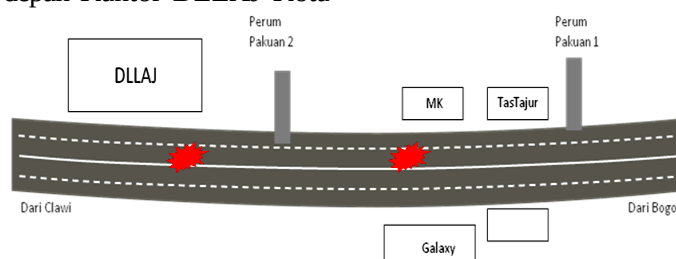
Sumber: Hasil Dokumentasi, 2016

Gambar 2.
Kondisi Eksisting Jalan Raya Tajur.

B. Titik Black Spot

Titik *black spot* di Jalan Raya Tajur dari arah Ciawi terletak di depan Kantor DLLAJ Kota

Bogor sedangkan dari arah Bogor titik *black spot*nya terletak di Depan Galaxy seperti pada **Gambar 3.**



Sumber: Polresta Kota Bogor, 2016

Gambar 3.
Lokasi Black Spot di Jalan Raya Tajur.

C. Pertumbuhan Kendaraan Bermotor

Berdasarkan data dari Samsat Kota Bogor Tahun 2016 peningkatan jumlah kendaraan bermotor mengalami peningkatan yang sangat tinggi terutama untuk kendaraan roda dua.

Pertumbuhan kendaraan roda dua mengalami peningkatan yang sangat pesat setiap tahunnya. Pada tahun 2014 ke tahun 2015 peningkatan per tahunnya sebesar 31.396 unit, seperti **Tabel 2.**

Tabel 2.
Jumlah Kendaraan di Kota Bogor
Tahun 2014 s/d September 2016

Tahun	Jenis Kendaraan					Jumlah
	Mobil Penumpang	Bus	Mobil Barang	Sepeda Motor	Ransus	
2014	77.832	1.024	14.161	298.398	104	391.519
2015	83.534	1.048	14.863	329.794	107	429.346
2016	87.979	1.065	15.085	351.369	114	455.612
Jumlah	249.345	3.137	44.109	979.561	325	1.276.477

Sumber: Samsat Kota Bogor, 2016

Tabel 3.
Data Pelanggaran Lalu Lintas

No.	Tahun	Jl. Raya Tajur
1.	2013	935
2.	2014	906
3.	2015	1025
4.	2016	874
Jumlah		3.740

Sumber: Polres Kota Bogor, 2016

D. Pengujian Hipotesis

Hipotesis diuji dengan analisis jalur (*path analysis*) menggunakan uji regresi, melalui program IBM SPSS 22 dengan *output* seperti **Tabel 6** berikut.

1. Uji Signifikansi Linearitas Regresi

- Terdapat pengaruh langsung kedisiplinan pengendara terhadap keselamatan berlalu lintas di Jalan Raya Tajur

Berdasarkan nilai F_h pada tabel anova 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.

Tabel 4.
Anova Antara X1 Atas X3

ANOVA ^a					
Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	325,327	1	325,327	92,301	,000 ^b
Residual	1198,381	340	3,525		
Total	1523,708	341			

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Keterangan:

a. *Dependent Variable:* Keselamatan Berlalu lintas

b. *Predictors: (Constant), Disiplin Pengendar Motor*

- b. Terdapat pengaruh langsung kondisi sepeda motor dan jalan terhadap keselamatan lalu lintas di Jalan Raya Tajur

Berdasarkan nilai F_h pada tabel anova sebesar $96,326 > 3,86 F_t$ artinya

signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau $p\text{-value}$ 0,000, karena $p\text{-value}$ $0,000 < 0,05$, maka dapat disimpulkan bahwa koefisiensi regresi antara X_2 dan X_3 jika $H_0 \neq 0$ dan terima H_1 , artinya signifikan.

Tabel 5.
Anova Antara X2 Atas X3

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	336,384	1	336,38	96,3	,000 ^b
Residual	1187,324	340	3,492		
Total	1523,708	341			

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Keterangan:

- a. *Dependent Variable:* Keselamatan Berlalu lintas
b. *Predictors:* (Constant), Disiplin Pengendar Motor

- c. Terdapat pengaruh langsung disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan di Jalan Raya Tajur

Berdasarkan nilai F_h pada tabel anova sebesar $184,253 > 3,86 F_t$ artinya signifikan dan linear, dengan nilai probabilitas atau $p\text{-value}$ 0,000, karena $p\text{-value}$ $0,000 < 0,05$, 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 di Jalan Raya Tajur berpengaruh terhadap kondisi sepeda motor dan jalan di Jalan Raya Tajur.

Tabel 6.
Anova Antara X1 Atas X2

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
Regression	2368,481	1	2368,48	184,25	,000 ^b
Residual	4370,525	340	12,854		
Total	6739,006	341			

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Keterangan:

- a. *Dependent Variable:* Keselamatan Berlalu lintas
b. *Predictors:* (Constant), Disiplin Pengendar Motor

2. Uji Koefisien Korelasi dan Koefisien Determinasi

- a. X_1 terhadap X_3

Tabel berikut menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0.462, dapat diinterpretasikan bahwa hubungan kedua variabel antara disiplin pengendara dengan keselamatan berlalu lintas dalam kategori rendah. Melalui tabel ini juga diperoleh nilai $R\text{ Square}$ 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.

Tabel 7.
Model Summary

M	R	R Square	Change Statistics				
			R Square Change	F	df1	df2	Sig. F
1	,462 ^a	,214	,214	92,3	1	340	,000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

b. X_2 terhadap X_3

Tabel berikut menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0,470, 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

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.

Tabel 8.
Model Summary

M	R	R Square	Change Statistics				
			R Square Change	F	df1	df2	Sig. F
1	,470 ^a	,221	,221	96,3	1	340	,000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

c. X_1 terhadap X_2

Tabel berikut menampilkan nilai R yang merupakan simbol dari nilai koefisien korelasi. Nilai korelasi adalah 0,593, 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 di luar variabel X_1 seperti pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas dan lain sebagainya.

Tabel 9.
Model Summary

M	R	R Square	Change Statistics				
			R Square Change	F	df1	df2	Sig. F
1	,593 ^a	,351	,351	184,2	1	340	,000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

3. Uji Signifikan Korelasi

a. Korelasi X_1 atas X_3

Persamaan regresi $\hat{X}_3 = a_1 + b_1X_1 = 17,77 + 0,250X_1$ (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 $p\text{-value} = 0.00 < 0.05$ 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.

Tabel 10.
Tabel Korelasi X_1 Atas X_3

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	17,77	1,79		9,91	,000
Disiplin Pengendara Motor	,25	,026	,462	9,60	,000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

b. Korelasi X_2 atas X_3

Persamaan regresi $\hat{X}_3 = a_2 + b_2X_2 = 20,539 + 0.223X_2$ (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 $p\text{-value} = 0.00 < 0.05$ 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.

Tabel 11.
Korelasi X_2 Atas X_3

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	20,56	1,471		13,9	,000
Kondisi Motor dan Jalan	,22	,023	,470	9,81	,000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

c. Korelasi X_1 atas X_2

Persamaan regresi $\hat{X}_2 = a_1 + b_1X_1 = 18,046 + 0.675X_1$ (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 $p\text{-value} = 0.00 < 0.05$ maka tolak H_0 , terima H_1 , artinya terdapat pengaruh signifikan disiplin pengendara terhadap kondisi sepeda motor dan jalan. Dengan tingkat pengaruhnya sebesar $r^2_{12} = 0.351$ atau sebesar 35,1% ko dipengaruhi disiplin pengendara, sisanya dipengaruhi faktor lain.

Tabel 12.
Korelasi X_1 Atas X_2

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	18,06	3,424		5,27	,000
Disiplin Pengendara Motor	,67	,050	,593	13,57	,000

Sumber: Hasil Analisis, 2016

4. Uji Koefisiensi Jalur Jl. Raya Tajur

Berdasarkan hasil perhitungan, dapat diketahui koefisiensi jalurnya sebagai berikut:

- 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.
- 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,

- 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.

Tabel 13.
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, 2016

Tabel 14.
Mencari Koefisien Jalur

p_{21}		0,59	>	0,05
	r_{13}	r_{12}		
	r_{23}	1		
p_{31}	1	r_{12}	=	0,28 > 0,05
	r_{12}	1		
	1	r_{13}		
p_{32}	r_{12}	r_{23}	=	0,30 > 0,05
	1	r_{12}		
	r_{12}	1		

Sumber: Hasil Analisis, 2016

Tabel 15.
Pengujian Jalur

r_{12}	=	p_{21}	=		0,59	~	0,59
r_{13}	=	p_{31}	+	p_{32}	x	r_{12}	= 0,46 ~ 0,46
r_{23}	=	p_{31}	x	r_{12}	+	p_{32}	= 0,47 ~ 0,47

Sumber: Hasil Analisis, 2016

E. Pembahasan

1. Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur

Hasil pengujian 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.

2. Pengaruh Kondisi Motor dan Jalan Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Jalan Raya Tajur

Hasil pengujian 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.

3. Pengaruh Disiplin Pengendara Terhadap Kondisi Motor dan Jalan di Jalan Raya Tajur

Hasil pengujian membuktikan bahwa disiplin pengendara memberikan pengaruh langsung terhadap kondisi motor dan jalan dengan persamaan regresi sederhana $\hat{X}_2 = 18.06 + 0.68X_1$ 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.

KESIMPULAN

Dari hasil pengujian dapat diketahui bahwa disiplin pengendara sepeda motor memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 21,4%, sedangkan kondisi motor dan jalan memberikan pengaruh langsung terhadap keselamatan berlalu lintas sebesar 22,1%. Selain kedua faktor tersebut, keselamatan berlalu lintas juga dipengaruhi oleh faktor-faktor lain seperti kondisi pengemudi, kondisi cuaca, dan perlengkapan rambu-rambu lalu lintas. Kondisi motor dan jalan memberikan pengaruh langsung terhadap disiplin pengendara sebesar 35,1%, selain faktor tersebut, disiplin pengendara juga dipengaruhi oleh perilaku pengendara seperti penggunaan helm/knalpot tidak standar, tidak membawa SIM, tidak memperhatikan rambu-rambu lalu lintas, penggunaan alat telekomunikasi saat berkendara dan lain sebagainya.

SARAN

Saran yang dapat diberikan berdasarkan hasil analisis pengaruh disiplin pengendara sepeda motor, kondisi motor dan jalan terhadap keselamatan berlalu lintas adalah pengendara harus memahami peraturan dalam berlalu lintas sehingga sebelum bepergian akan menggunakan atribut-atribut dalam berkendara seperti memakai helm standar, jaket, sarung tangan, membawa surat surat sepeda motor, dan perlengkapan perlengkapan lainnya; pihak yang

terkait dengan peningkatan keselamatan lalu lintas seperti Polisi dan Dinas Perhubungan harus lebih sering melakukan sosialisasi mengenai keselamatan dan secara tegas menindak lanjuti pelanggaran lalu lintas karena hal tersebut sangat berisiko tinggi meningkatkan angka kecelakaan untuk semua pengguna sepeda motor baik untuk usia sekolah, remaja bahkan orang dewasa sehingga mereka mengetahui arti dan pentingnya keselamatan untuk pengendara sendiri dan orang lain; serta bagi orang tua juga harus dekat dengan anak sehingga bisa memantau semua aktifitas anak untuk menghindari hal-hal yang tidak diinginkan.

UCAPAN TERIMA KASIH

Penulis mengucapkan terima kasih kepada Kapus Litbang Transportasi Jalan beserta staf, Dinas LLAJ Kota Bogor, Polresta Kota Bogor, Dr. Erna, S. Widodo, SS. MM., Suharto A. Madjid, S.Sos, MM., DR. Sulistyowati, MM, Drs. Suripno, MsTr., Dwi Widiyanti, SE, MM.Tr. yang telah memberikan bimbingan, arahan, dengan sabar dan kritis terhadap berbagai permasalahan dan selalu memberikan motivasi bagi penulis dan Sukarniwati, serta Devita Nurjayanti, yang telah membantu dalam pengumpulan data dalam penelitian ini sehingga karya tulis ilmiah ini dapat diselesaikan sesuai dengan harapan peneliti.

DAFTAR PUSTAKA

- Dagun, Save M. 2006). *Busway, Terobosan Penanganan Transportasi Jakarta*. Jakarta: Pustaka Sinar Harapan.
- Kerlinger, Fred N. 2006. *Asas-Asas Penelitian Behavioral*. Terjemahan Landung R. Sembiring, Yogyakarta: Gadjah Mada University Press.
- Khisty C, Jotin., Lall B, Kent. 2006. *Dasar-dasar Rekayasa Transportasi*. Jilid 2. Jakarta: Erlangga dan Pusat Perbukuan Depdiknas.
- Klavert, Irene. 2007. *Kedisiplinan Berlalu Lintas Pengemudi Angkutan Kota di Kota Semarang Ditinjau Dari Persepsi Terhadap Penegakan Hukum Lalu Lintas*, Skripsi. Universitas Katholik Soegijapranata. Semarang.
- Polresta Bogor. 2015. *Kajian Lokasi Black Spot dan Trouble Spot di Kota Bogor Tahun 2015*. Bogor.
- Purwadi, Didi. 2011. *Rekayasa Lalu Lintas*. Bandung: PT. Sinar Baru.
- Sugiyono. 2007. *Metode Penelitian Administrasi*. Bandung: Penerbit Alfabeta
- Sukmadinata, Nana Syaodih. 2009. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT. Remaja Rosda Karya.
- Wagiyah, dkk. 2013. *Pengaruh Sanksi Tilang Bagi Pelanggar Terhadap Kedisiplinan Dalam Berlalu Lintas*. Jurnal Ilmiah World Health Organization, 2013 A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners.
- Pemerintah Republik Indonesia. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Jakarta.