

**PENGARUH KETRAMPILAN, KONSENTRASI DAN KONDISI JALAN TERHADAP
KESELAMATAN BERKENDARA
DI JALAN MAJAPAHIT SEMARANG**

Agus Aji Samekto

STIMART “AMNI” Semarang
e-mail : agusajisamekto@yahoo.co.id

Jumaizi

STIMART “AMNI” Semarang
e-mail : jumaizi10@gmail .com

ABSTRACT

Driving safety is influenced by various factors such as skill riders, driver concentration and road conditions. Three of them have an important role in driving safety. The purpose of this study is to determine whether there is influence of motorcyclist's behavior in skill, concentration and road condition in Majapahit Semarang either partially or simultaneously. The sample in this research is 100 respondents who are motorcycle riders on Majapahit road Semarang. sampling using quota samples. The analysis technique used is Multiple Linear Regression, Based on the empirical facts show that the variable concentration of riders (X2) t count of 2.947 and regression coefficient of 0.250 in affecting the safety of riders. Where the driver concentration includes the driver is not sleepy, does not interact with other riders, do not use the communication tool affect the driving safety. Rider skill (X1) t count 2,854 and regression coefficient 0,236 in influence of rider safety. Where the rider's skill variables include knowing all the functions of the vehicle section, using safety equipment while driving, and never following the driving skill test affecting the driving safety of road condition variable (X3) tcount of 2.602 and regression coefficient of 0.112 in influencing the safety of the rider. Where road condition variables include lack of street lighting, damaged roads, and without road signs and signs affecting the safety of driving. Thus the results showed the variable of skill riders, driver concentration, and road conditions have a positive and significant impact on driving safety.

Keywords : Skill, Concentration, Road Condition, Driving Safety

ABSTRAK

Keselamatan berkendara dipengaruhi oleh berbagai faktor diantaranya adalah ketrampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan. Ketiganya mempunyai peranan penting dalam mempengaruhi keselamatan berkendara. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh perilaku pengendara sepeda motor dalam ketrampilan, konsentrasi maupun kondisi jalan di ruas jalan Majapahit Semarang baik secara parsial maupun secara simultan.. Sampel pada penelitian ini 100 responden yang merupakan pengendara sepeda motor di jalan Majapahit Semarang. *sampling* dengan menggunakan sampel kuota. Teknik analisis yang digunakan adalah Regresi Linier Berganda. Berdasarkan fakta empirik menunjukkan bahwa variabel konsentrasi pengendara (X_2) t_{hitung} sebesar 2,947 dan koefisien regresi sebesar 0,250 dalam mempengaruhi keselamatan pengendara. Dimana konsentrasi pengendara meliputi pengendara tidak mengantuk, tidak berinteraksi dengan pengendara lain, tidak menggunakan alat komunikasi mempengaruhi keselamatan berkendara. Keterampilan pengendara (X_1) t_{hitung} sebesar 2,854 dan koefisien regresi sebesar 0,236 dalam mempengaruhi keselamatan pengendara. Dimana variabel keterampilan pengendara meliputi mengetahui semua fungsi bagian kendaraan, menggunakan peralatan keamanan saat berkendara, dan pernah mengikuti test keterampilan berkendara mempengaruhi keselamatan berkendara variabel kondisi jalan (X_3) t_{hitung} sebesar 2,602 dan koefisien regresi sebesar 0,112 dalam mempengaruhi keselamatan pengendara. Dimana variabel kondisi jalan meliputi kurangnya penerangan jalan, jalan yang rusak, dan tanpa rambu dan marka jalan mempengaruhi keselamatan berkendara. Dengan demikian hasil penelitian menunjukkan variabel keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara, dan kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara.

Kata kunci : *Keterampilan, Konsentrasi, Kondisi Jalan, Keselamatan Berkendara*

Pendahuluan

Transportasi merupakan kebutuhan kedua atau kebutuhan turunan dan kebutuhan ekonomi masyarakat. Peranan transportasi pada pembangunan wilayah secara menyeluruh telah membawa dampak yang luar biasa terutama sekali pada hubungan antar berbagai wilayah (aksesibilitas). Transportasi mencakup beberapa hal dalam kaitannya dengan perpindahan dari satu tempat ke tempat lainnya seperti misalnya infrastruktur jalan raya, moda transportasi, hingga pada manajemen pengelolaannya yang dilakukan oleh pengambil kebijakan maupun perencanaan (Rudi Aziz : 2014).

Peningkatan di bidang transportasi dapat dilihat semakin meningkatnya jumlah kendaraan bermotor. Namun, pertambahan penduduk dan kemakmuran menjadi salah satu penyebab meningkatnya kecelakaan lalu lintas di jalan karena semakin banyaknya orang yang berpergian dan sifat acuh dari individu atau masyarakat terhadap pengekangan emosional dan fisik agar tercipta lingkungan hidup yang aman dan tertib yaitu berupa peraturan lalu lintas.

Peristiwa kematian akibat kecelakaan lalu lintas (lalin) di seluruh dunia sebesar 1,25 juta pada tahun 2013 di mana angka tersebut menetap sejak tahun 2007 (World Health Organization, 2015). Demikian pula di Indonesia, cedera kecelakaan lalu lintas dan kematian yang terjadi sudah menjadi masalah sangat serius. Prevalensi cedera hasil Risesdas 2013 meningkat dibandingkan Risesdas 2007, penyebab akibat kecelakaan sepeda motor 40,6 persen, terbanyak pada laki-laki dan berusia 15-24 tahun. Proporsi

cedera karena kecelakaan transportasi darat (sepeda motor dan kendaraan lain) meningkat dari 25,9 persen menjadi 47,7 persen (Badan Penelitian dan Pengembangan Kesehatan, 2013). Laporan registrasi Kematian dan Penyebab Kematian di dua belas Kabupaten/Kota tahun 2012 menunjukkan kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian tertinggi pada laki-laki, dengan kelompok umur 15-34 tahun.

Lalu lintas adalah salah satu sarana transportasi masyarakat yang menunjang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang dilakukan. Perkembangan lalu lintas itu sendiri dapat memberi pengaruh baik pengaruh positif dan pengaruh negatif bagi kehidupan masyarakat. Dimana unsur-unsur kecelakaan lalu lintas tersebut meliputi pengendara, kendaraan, jalan dan lingkungan. Masalah sikap berlalu lintas sudah merupakan suatu fenomena yang umum terjadi di kota-kota besar di negara-negara yang sedang berkembang. Pertambahan jumlah kendaraan yang lebih cepat dibandingkan dengan pertambahan prasarana jalan mengakibatkan berbagai masalah lalu lintas, contohnya kemacetan dan kecelakaan.

Keselamatan lalu lintas di Indonesia merupakan persoalan yang masih memprihatinkan. Hal ini didasari oleh fakta di mana masih tingginya tingkat kecelakaan yang terjadi di jalan raya. Pada dasarnya, keselamatan pengendara sepeda motor dapat disebabkan oleh berbagai faktor diantaranya manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Penyebab terjadinya kecelakaan dapat dipengaruhi oleh hanya satu faktor saja atau merupakan gabungan

dari berbagai faktor yang saling terkait dan menjadi sebab dan akibat yang memicu terjadinya kecelakaan.

Ketidakfungsian salah satu komponen bisa menimbulkan dan memicu terjadinya kecelakaan. Hal ini cukup beralasan karena tidak semua pemilik kendaraan sepeda motor selalu perhatian dan peduli dengan kelengkapan yang diperlukan. Bahkan tidak semua pengendara sepenuhnya menyadari kalau salah satu perlengkapan sepeda motor tersebut tidak berfungsi dapat menimbulkan risiko kecelakaan. Penciptaan keselamatan transportasi jalan bagi seluruh lapisan masyarakat pengguna jalan tentu perlu melibatkan seluruh komponen pengguna jalan. Semua pengguna jalan berkewajiban ikut saling menjaga dalam berlalu lintas agar semua orang dapat selamat sampai tujuan perjalanan.

Faktor yang mempengaruhi kecelakaan diantaranya ada Umur, jenis kelamin, profesi, waktu dan *blackspot*. Jumlah terbanyak pelaku atau yang terlibat kecelakaan adalah pengendara sepeda

motor yang tak jarang diawali dari pelanggaran Cahaya Eka Putri (2014). Pengetahuan dan keterampilan dalam berkendara memberikan pemahaman dan kemampuan dalam berkendara di jalan raya, dan sangat membantu serta menekan terjadinya risiko kecelakaan. Upaya ini dapat dilakukan dengan pengalaman terus-menerus dan kursus berkendara pada tahap awal sangat membantu serta menambah pengetahuan dan keterampilan (Suraji Aji, dkk, 2010).

Sebagai salah satu jalan yang padat di Semarang, Jalan Majapahit merupakan salah satu jalan yang banyak kasus kecelakaannya. Selain padat akan kendaraan. Pada saat lalu lintas lengah pun para pengendara justru memacu kendaraanya dengan kencang. Dan masih banyak ditemukanya pengendara yang kurang sadar akan pentingnya keselamatan.

Berikut data kejadian kecelakaan lalu lintas di Jalan Majapahit–Semarang:

Tabel 1. Kecelakaan Sepeda Motor di Jalan Majapahit

No	Tahun	Jumlah Kejadian	Meninggal	Luka Berat	Luka Ringan	Rumat
1	2014	60	3	4	75	46.750.000
2	2015	43	7	3	51	36.900.000
3	2016	67	7	0	73	60.550.000
	Jumlah	170	17	7	199	144.200.000

Sumber : Data Satlantas Polrestabes Semarang Tahun 2014-2016

Pelanggaran kebanyakan tidak memakai helm, melawan arus, atau memboncengkan orang lebih dari satu. Jumlah tersebut belum termasuk yang mendapatkan teguran atau peringatan tentunya. Walau telah dilakukan upaya pencegahan dan penyuluhan serta tindakan operasi terhadap pengendara sepeda motor seperti operasi zebra yang dilanjutkan dengan operasi patuh. Namun, jumlah korban akibat kecelakaan lalu lintas masih memperlihatkan. Kenyataan yang sering di temui sehari-hari adalah masih tingginya jumlah kecelakaan di jalan raya.

Kajian Pustaka Perilaku Pengendara

Perilaku sebenarnya merupakan kondisi seseorang dalam berpikir, berbicara dan bertindak sebagai respon dari situasi yang ada di sekitarnya (Waskito Ady dan Bambang Susantono). Jadi perilaku pengendara adalah tindakan atau kegiatan yang di tampilkan seseorang dalam hubungan dengan orang lain dan lingkungan sekitarnya atau lingkungan dalam khususnya dalam mengemudikan kendaraan. Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang undangan/hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya (Anggraini Dini, 2013).

Berfungsinya hukum secara efektif tergantung dari kondisi perundang-undangan lalu lintas yang berlaku, kemampuan aparat penegak hukum dalam melakukan penindakan-penindakan, fasilitas-fasilitas lalu lintas yang disediakan dan kondisi masyarakat pemakai jalan. Apabila hal-hal tersebut dinilai baik, maka hukum sebagaimana dimaksud dapat berfungsi secara efektif dan efisien, sehingga lingkup penugasan yang diberikan dapat terjangkau secara memadai.

Kondisi Jalan

Dalam kamus besar bahasa Indonesia yang di maksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Sedangkan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkapan dan perlengkapan yang di peruntukan bagi lalu lintas umum yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel (UU.22 Tahun 2009).

Karakteristik jalan adalah kondisi jalan, lebar jalan, naik turun dan kemiringan jalan, kualitas jalan, berlubang atau bergelombang jalan. Banyak hal yang mempengaruhi kecelakaan di jalan raya di sebabkan oleh jalan. (Sitorus: 2012), indikator yang menyebabkan kecelakaan di jalan raya yang di pengaruhi faktor jalan adalah :

- a. Jalan berlubang adalah kondisi dimana permukaan jalan tidak rata akibat adanya cekungan ke dalam yang memiliki kedalaman dan diameter yang tidak berpola, ini disebabkan system pelapisan yang kurang sempurna.
- b. Jalan licin/basah Permukaan jalan yang licin dapat di sebabkan oleh cuaca

- (hujan) maupun material lainya yang menutupi permukaan jalan seperti tumpahan minyak, lumpur, ataupun tanah yang basah karena tersiram air hujan.
- c. Jalan gelap dapat di sebabkan karena lampu penerangan di jalan yang tidak ada atau tidak cukup peneranganya. Jalan yang gelap beresiko menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas pada pengendara motor karena pengendara tidak dapat melihat dengan jelas arah dan kondisi jalan serta lingkungan sekitarnya.
 - d. Tanpa marka/rambu Jalan yang tidak memiliki marka jalan dan rambu lalu lintas sangat berpotensi menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas pada pengendara mobil. Marka dan rambu jalan ini berguna untuk membantu pengaturan arus lalu lintas dan memberitahu pengendara mengenai kondisi jalan dan peraturan disuatu jalan.
 - e. Tikungan tajam Jalan yang memiliki tikungan tajam adalah jalan yang memiliki kemiringan suatu belokan kurang dari atau lebih dari 180 derajat, untuk melewati kondisi jalan tersebut di butuhkan keterampilan dan teknis khusus dalam berkendara agar hilangnya kendali pada kendaraan yang berakibat jatuh dan menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas.
 - f. Hujan dapat membawa pengaruh kepada hal hal lain seperti jalan yang menjadi licin, jarak pandang menjadi lebih pendek karena kabut, dan jarak pengereman menjadi lebih jauh.

Klasifikasi jalan mempunyai suatu system jaringan jalan yang mengikat dan menghubungkan pusat pusat pertumbuhan dengan wilayah yang berada dalam pengaruh pelayanan dalam suatu hubungan hirarki. Menurut UU No. 38 Tahun 2004 dan peraturan pemerintah No.

34 Tahun 2006 tentang jalan, jalan di lingkungan perkotaan terbagi dalam system jaringan jalan primer dan system jaringan jalur sekunder :

System jaringan jalan primer, system jaringan jalan primer disusun berdasarkan rencana tata ruang dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk pengembangan semua wilayah ditingkat nasional, dengan menghubungkan semua simpul jasa distribusi yang berwujud pusat pusat kegiatan System jaringan jalan sekunder

System jaringan jalan sekunder disusun berdasarkan rencana tata ruang wilayah kabupaten/kota dan pelayanan distribusi barang dan jasa untuk masyarakat di dalam kawasan perkotaan yang menghubungkan secara menerus kawasan yang mempunyai fungsi primer, fungsi sekunder kesatu, fungsi sekunder kedua, fungsi sekunder ketiga, dan seterusnya sampai ke persil (peraturan pemerintah No. 34 Tahun 2006).

Keselamatan Berkendara

Keselamatan adalah suatu keadaan aman, dalam kondisi yang aman secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor – faktor tersebut. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan.

Berdasarkan Undang-undang RI nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas

yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, atau lingkungan.

Keselamatan berkendara merupakan hal terpenting dalam berkendara di jalan raya agar terhindar dari kecelakaan. Seperti yang telah diketahui, banyak terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh beberapa hal, diantaranya kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian pengemudi seperti mengantuk, tidak konsentrasi saat mengemudi, dan tidak menjaga jarak dengan kendaraan di depannya. Banyak upaya telah dilakukan oleh pengemudi untuk mengurangi atau mencegah risiko terjadinya kecelakaan saat mengemudi kendaraan. Salah satunya pengemudi tidak boleh memosisikan kendaraannya terlalu dekat dengan kendaraan di depannya. (Handoko. Slamet, dkk.2012).

Untuk itu, berangkat dari dasar pemikiran keselamatan berkendara tersebut, para pengendara haruslah menyadari arti dan pentingnya keselamatan berkendara, hal ini bisa dicontohkan dengan semakin meningkatnya kecelakaan di jalan raya dan berbagai kejadian kecelakaan yang terjadi disebabkan oleh berbagai kasus. Walau terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun dari dalam hati untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding* telah dimiliki maka akan dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* diterapkan, baik dimulai dari diri sendiri maupun diterapkan kepada orang lain.

Keterampilan Pengendara

Keterampilan adalah kemampuan untuk menggunakan akal, fikiran, ide dan kreatifitas dalam mengerjakan, mengubah ataupun membuat sesuatu menjadi lebih bermakna sehingga menghasilkan sebuah nilai dari hasil pekerjaan tersebut. Kemampuan dan keterampilan dalam mengendalikan kendaraan merupakan suatu keharusan yang mutlak dimiliki oleh pengendara kendaraan demi terciptanya keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran lalu lintas, baik bagi pengendara itu sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

Faktor pengendara tidak terampil merupakan pengendara yang tidak mampu mengendalikan kendaraannya sehingga menimbulkan kecelakaan, seperti tidak berjalan sesuai jalurnya atau terlalu ke kanan, tidak menjaga jarak aman. Oleh karena itu, dalam berkendara diperlukan latihan dan pengalaman dalam berkendara sehingga memiliki keterampilan alamiah menghadapi bermacam-macam situasi lalu lintas (Dahlia, 2012). Pengemudi pemula memiliki peluang tiga kali lebih besar terlibat dalam kecelakaan dari pada pengemudi yang telah mahir.

Namun dalam hal berkendara kini banyak para pengguna sepeda motor yang tidak memperhatikan keterampilan atau kemampuannya dalam menggunakan kendaraannya saat di jalan raya. Saat membawa motor tidaklah gampang, sangat beresiko, butuh kehati-hatian, kewaspadaan, dan berkemampuan atau berketampilan menggunakannya. Lebih dari 27,4% kecelakaan pada tahun 2004 melibatkan anak muda dan pengemudi pemula berusia 16-25 tahun (Ditjen Perhubungan Darat, 2006). Salah satu cara untuk melihat keterampilan seseorang dalam mengemudi dapat diketahui dengan kepemilikan SIM, karena pada peraturan pembuatan SIM telah dijelaskan bahwa syarat memiliki SIM adalah terampil dalam berkendara dan dibuktikan dengan mengikuti tes mengemudi sebelum

pembuatan SIM. SIM merupakan bukti bahwa seseorang telah memahami peraturan lalu lintas dan terampil dalam mengemudikan kendaraan.

Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 dijelaskan “Untuk mendapatkan Surat Izin Mengemudi, calon Pengemudi harus memiliki kompetensi mengemudi yang dapat diperoleh melalui pendidikan dan pelatihan atau belajar sendiri.” “Serta syarat usia yang dimaksud paling rendah sebagai berikut: usia 17 (tujuh belas) tahun untuk Surat Izin Mengemudi A, Surat Izin Mengemudi C, dan Surat Izin Mengemudi D”. Bahwa seseorang yang ingin memiliki SIM harus berusia 17 tahun, mahir dalam berkendara yang dibuktikan dengan tes keterampilan serta memahami rambu-rambu lalu lintas yang dibuktikan dengan tes tertulis di kantor polisi di daerah masing-masing. Hal tersebut dilakukan untuk meminimalisir angka kecelakaan dan meningkatkan kesadaran serta disiplin berlalu lintas.

Konsentrasi Pengendara

Dalam kamus besar bahasa indonesia konsentrasi adalah pemusatan perhatian atau pikiran pada suatu hal, pemusatan tenaga, kekuatan, pasukan, dan sebagainya di suatu tempat ada pasukan di daerah perbatasan, pemusatan beberapa penerbitan dalam satu kekuasaan, persentase kandungan bahan di dalam satu larutan. Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat penting. Undang-undang Lalu Lintas No.29 pasal 106 ayat 1 menyebutkan “Setiap orang yang mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi”. Yang dimaksud penuh konsentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telepon atau menonton televisi atau video yang terpasang dikendaraan atau meminum minuman yang mengandung alkohol atau

obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Mengkaji aturan yang ada, Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Pasal 283, mengemudi secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain atau dipengaruhi oleh suatu keadaan yang mengakibatkan gangguan konsentrasi ; Sanksi Pidana Kurungan Paling Lama 3 (tiga) bulan atau denda Paling Banyak 750.000,- (tujuh ratus lima puluh ribu rupiah). Dan Pasal 106 ayat 1 yang berbunyi, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Konsentrasi saat berkendara menjadi faktor vital sekaligus krusial yang harus dijaga. Hilang konsentrasi dalam hitungan detik saja bisa menyebabkan kecelakaan fatal di jalan raya. Pengalih konsentrasi berkendara mencakup tiga faktor, yaitu faktor *visual* yang mengalihkan mata dari jalan, faktor *manual* yang menyebabkan tangan lepas dari kemudi, dan faktor *kognitif* yaitu ketika pikiran melayang ke berbagai hal.

Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. Kecelakaan banyak terjadi pada umur 15 hingga 24 tahun dibanding yang lain. Pengemudi yang paling aman adalah orang berumur 65 hingga 74 tahun (Anggraini Dini, 2013).

Hipotesis

Adapun hipotesis yang diajukan dalam penelitian ini adalah:

H1 : Diduga keterampilan pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor keselamatan

berkendara sepeda motor di Jalan Majapahit-Semarang

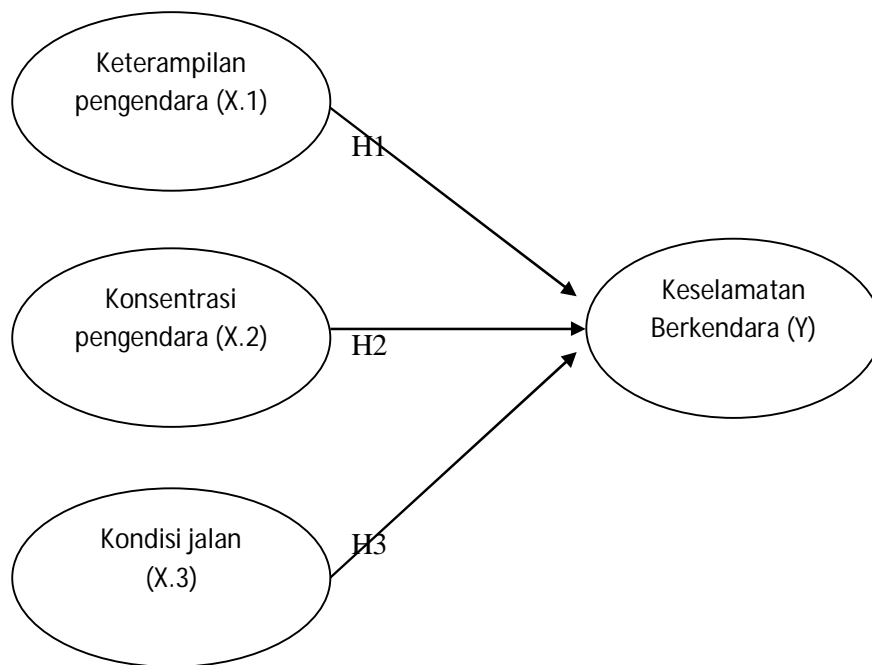
H2 : Diduga konsentrasi pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor keselamatan berkendara sepeda motor di Jalan Majapahit - Semarang

H3 : Diduga kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor

keselamatan berkendara sepeda motor di Jalan Majapahit - Semarang

H4 : Diduga keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan secara simultan berpengaruh positif dan signifikan terhadap faktor keselamatan berkendara sepeda motor di Jalan Majapahit Semarang

Kerangka Pemikiran Teoritis



Metode Penelitian Populasi dan sampel

Populasi adalah gabungan dari seluruh elemen yang berbentuk peristiwa, hal atau orang yang memiliki karakteristik yang serupa yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti karena dipandang sebagai sebuah semesta penelitian. (Ferdinant,2006). Dalam penelitian ini, populasi yang digunakan adalah populasi tak terhingga. Yaitu para pengendara sepeda motor di jalan Majapahit-Semarang.

Teknik sampling yang digunakan dalam penelitian ini adalah Sampling kuota. Menurut Sugiyono (2015) untuk pengambilan sampel dari populasi yang tak terhingga jumlah obyek / subyeknya digunakan sampling kuota. Sampling kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah yang diinginkan.. Dalam penelitian ini terdapat 3 variabel independen. Jumlah sampel yang diambil adalah sebanyak 100 responden yaitu pengendara sepeda motor di jalan Majapahit-Semarang dengan toleransi kesalahan 10 %. Dimana

pengambilan sampel akan dilakukan di tempat umum seperti, SPBU, pertokoan, di lingkungan jalan Majapahit-Semarang. Pengujian hipotesis dilakukan dengan menggunakan program SPSS for Windows Versi 23.

Jalan Majapahit Semarang memiliki panjang ruas jalan 6.350 km. Dimana jalan Majapahit dimulai dari jembatan banjir kanal timur sampai ke timur dengan batas jembatan bagong yg menuju ke kota Purwodadi.

Hasil Penelitian

Analisis Regresi Linier Berganda

Dalam analisis regresi, selain mengukur kekuatan hubungan antara dua variabel atau lebih, juga menunjukkan arah hubungan antara variabel independen (Keterampilan Pengendara, konsentrasi Pengendara, dan kondisi jalan) secara individual mempengaruhi variabel dependen yaitu keselamatan berkendara

Tabel 2. Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
	B	Std. Error	Beta		
1 (Constant)	2.511	1.151		2.182	.032
Keterampilan pengendara	.236	.083	.279	2.854	.005
Konsentrasi pengendara	.250	.085	.287	2.947	.004
Kondisi jalan	.112	.070	.129	2.602	.012

a. Dependent Variable: Keselamatan berkendara

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2017 (output SPSS)

Dilihat dari tabel 2. di atas menunjukkan, didapatkan persamaan garis linier berganda yang dilihat dari koefisien standar (standardized coefficients) didapatkan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + b_3X_3 + \mu$$

$$Y = 2,511 + 0,236 X_1 + 0,250 X_2 + 0,112 X_3 + \mu$$

Persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Konstanta sebesar 2,511 artinya jika variabel independen (keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara, karakteristik lalu lintas, dan kondisi jalan) dianggap konstan, maka

- variabel dependen (keselamatan berkendara) tetap dan tidak berubah nilainya sebesar 2,511.
2. Koefisien regresi keterampilan pengendara (X_1) sebesar 0,236 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan keterampilan pengendara (X_1) mengalami kenaikan sebesar 1 satuan, maka variabel faktor keselamatan berkendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,236.
 3. Koefisien regresi konsentrasi pengendara (X_2) sebesar 0,250 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan konsentrasi pengendara (X_2) mengalami kenaikan sebesar 1 satuan, maka variabel keselamatan berkendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,250.
 4. Koefisien regresi kondisi jalan (X_3) sebesar 0,112 artinya jika variabel independen lain nilainya tetap dan kondisi jalan (X_3) mengalami

kenaikan sebesar 1 satuan, maka variabel keselamatan berkendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,112. Berdasarkan analisis tersebut, dapat dijelaskan adanya pengaruh atau keeratan hubungan antara variabel independen (keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara, dan kondisi jalan) terhadap variabel dependen keselamatan berkendara.

Pengujian hipotesis

a. Pengujian hipotesis secara parsial (Uji t)

Uji t adalah uji koefisien regresi yang bertujuan untuk menguji hipotesis tentang pengaruh variabel independen X (keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan) terhadap variabel dependen Y (keselamatan berkendara).

Tabel 3. Hasil Uji t

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error	Beta			Toleranc e	VIF
1 (Constant)	2.511	1.151		2.182	.032		
Keterampilan pengendara	.236	.083	.279	2.854	.005	.521	1.918
Konsentrasi pengendara	.250	.085	.287	2.947	.004	.528	1.893
Kondisi jalan	.112	.070	.129	2.602	.012	.765	1.308

a. Dependent Variable: Keselamatan berkendara

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2017 (output SPSS)

1. Pengaruh variabel keterampilan pengendara (X_1) terhadap keselamatan berkendara (Y). Hasil pengujian SPSS pada Hipotesis 1 yaitu diduga bahwa keterampilan pengendara berpengaruh

positif terhadap keselamatan berkendara. Diperoleh angka t hitung sebesar 2,854 > t tabel 1,98525. Sehingga keterampilan pengendara (X_1) menghasilkan nilai yang positif

- terhadap keselamatan berkendara (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 1 diterima , karena t hitung $>$ t tabel.
2. Pengaruh Variabel Konsentrasi Pengendara (X_2) terhadap keselamatan berkendara (Y). Hasil pengujian SPSS pada Hipotesis 2 yaitu diduga bahwa konsentrasi pengendara berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara. Diperoleh angka t hitung sebesar $2,947 >$ t tabel $1,98525$. Sehingga konsentrasi pengendara (X_2) menghasilkan nilai yang positif terhadap keselamatan berkendara (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 2 diterima , karena t hitung $>$ t tabel.
 3. Pengaruh Variabel Kondisi Jalan (X_3) terhadap Faktor Keselamatan Berkendara (Y). Hasil pengujian SPSS

pada Hipotesis 3 yaitu diduga bahwa kondisi jalan berpengaruh positif terhadap keselamatan berkendara. Diperoleh angka t hitung sebesar $2,602 >$ t tabel $1,98525$. Sehingga karakteristik lalu lintas (X_3) menghasilkan nilai yang positif terhadap keselamatan berkendara (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 3 diterima , karena t hitung $>$ t tabel.

b. Uji Ketepatan model (Uji Statistik F)

Uji F digunakan untuk mengetahui apakah semua variabel independen secara bersama-sama (simultan) dapat berpengaruh terhadap variabel dependen. (Algifari 2015).

Tabel 4. Hasil Uji F/Uji Model

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	Df	Mean Square	F	Sig.
1 Regression	69.358	4	17.339	26.313	.000 ^b
Residual	62.602	95	.659		
Total	131.960	99			

a. Dependent Variable: Keselamatan berkendara

b. Predictors: (Constant), Kondisi jalan, Keterampilan pengendara, , Konsentrasi pengendara

Sumber : Data primer yang diolah tahun 2017 (output SPSS)

Dari hasil tabel di atas didapatkan nilai F sebesar 26,313 dengan probabilitas signifikan 0,000. Karena nilai F hitung (26,313) lebih besar dari F tabel (2,47) maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen (keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan) secara bersama-sama atau secara simultan berpengaruh positif terhadap variabel dependen (keselamatan berkendara).

Penutup

Berdasarkan hasil penelitian dan hasil analisis data yang telah diambil dan diolah dari para pengendara sepeda motor di jalan Majapahit Semarang, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Hipotesis pertama menguji ada tidaknya pengaruh variabel keterampilan pengendara (X_1) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) dan diperoleh koefisien regresi sebesar

- 0,236 dan hasil t hitung $2,805 > t$ tabel $1,9853$ sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis pertama (H_1) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.
2. Hipotesis kedua menguji ada tidaknya pengaruh variabel konsentrasi pengendara (X_2) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar $0,250$ dan hasil t hitung $3,372 > t$ tabel $1,9853$ sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis kedua (H_2) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.
 3. Hipotesis ketiga menguji ada tidaknya pengaruh variabel kondisi jalan (X_3) terhadap variabel keselamatan berkendara (Y) diperoleh koefisien regresi sebesar $0,112$ dan hasil t hitung $2,602 > t$ tabel $1,9853$ sehingga dapat disimpulkan bahwa hipotesis ketiga (H_3) berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.
 4. Hasil pengujian kelayakan model menghasilkan nilai F hitung sebesar $26,313$ dan nilai signifikansi $0,000$. Apabila nilai hasil penghitungan tersebut dibandingkan dengan nilai ketentuannya maka dapat diperoleh hasil bahwa nilai F hitung sebesar $26,313 >$ nilai F tabel $2,46$ dan nilai signifikansi sebesar $0,000 < 0,05$. Mengacu dari hasil analisis tersebut maka dapat disimpulkan bahwa secara simultan variabel keterampilan pengendara, konsentrasi pengendara dan kondisi jalan berpengaruh positif dan signifikan terhadap keselamatan berkendara di jalan Majapahit Semarang.

Daftar Pustaka

- Anggraini, Dini. 2013. *Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda*. eJournal Sosiatri-Sosiologi, Volume 1, Nomor 1, : 10-19.
- Dahlia, K. 2012. *Model Hubungan Penyebab Kecelakaan dan Angka Kecelakaan Lalu Lintas Sepeda Motor di Kota Depok*. Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia, Jakarta. Diakses melalui www.digilib.ui.ac.id tanggal 1 Maret 2013.
- Ditjen Perhubungan Darat, 2006. Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 1993 tentang Kendaraan dan Pengemudi. Departemen Perhubungan RI. Diakses melalui www.hubdat.web.id tanggal 8 Pebruari 2013.
- Ghozali, Imam. 2011. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS19*. Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Handoko, Slamet, Idhawati Hestiningih, Rian Prasetio, dan Wildan Arief Arrosyidi. 2012. *Propotipe Alat Pemberi Informasi Jarak Jauh Antar Kendaraan*. Jurnal Informatika Vol 6, No 02.
- Kartika, Metta. 2009. *Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Depok*. FKM Universitas Indonesia, Jakarta. Diakses melalui www.digilib.ui.ac.id tanggal 1 Maret 2013

- Marsaid, M. Hidayat, Ahsan, 2013. *Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Polres Kabupaten Malang*. Jurnal Ilmu Keperawatan Vol 1 No 2.
- Suraji, Aji, Ngudi Tjahjono, Muhammad Cakrawala, dan Syahriar B. Effendy. 2010. *Indikator Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Sepeda Motor*. Jurnal Transportasi Vol. 10 No.2.
- UU No. 38 Tahun 2004 dan peraturan pemerintah No.34 Tahun 2006, tentang jalan,jalan-jalan di lingkungan perkotaan terbagi dalam system jaringan jalan primer dan system jaringan jalur sekunder.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ)
- Zulfa Helmi Q, 2017, *Analisis Pengaruh, Ketrampilan Pengendara, Konsentrasi, dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara di Jl. Majapahit-Semarang*, Jurusan Manajemen Transpor STIMART “AMNI” Semarang
-Undang-Undang No 22 Tahun 2009. Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
-Data Satlantas Polrestabes Semarang. Kecelakaan Lalu Lintas Tahun 2014-2016.