

**SURAT KETERANGAN**  
**MELAKUKAN KEGIATAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**  
**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**  
**No. 616/C.02.01/LPPM/X/2021**

Yang bertanda tangan di bawah ini,

Nama : Iwan Juwana, S.T., M.EM., Ph.D.  
Jabatan : Kepala  
Unit Kerja : LPPM-Itenas  
JL. P.K.H. Mustafa No.23 Bandung

Menerangkan bahwa,

No.	Nama	NPP/NRP	Jabatan
1	Dr. Ir. Dwi Prasetyanto, M.T.	940201	Tenaga Ahli
2	Oka Purwanti, S.T., M.T.	961004	Tenaga Ahli
3	Muhamad Rizki, S.T., M.T.	20200101	Tenaga Ahli
4	Ahyaita Maziyyah	22-2015-014	Tenaga Ahli

Telah melakukan kegiatan Pengabdian kepada Masyarakat sebagai berikut:

Nama Kegiatan : Rekomendasi Penanganan Keselamatan Transportasi Berdasarkan Pengaruh Pemahaman Peraturan dan Persyaratan Teknis Berkendara Pengguna Sepeda Motor Terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Kota Bandung  
Tempat : Kota Bandung  
Waktu : 01 Maret – 30 Juni 2021  
Sumber Dana : Mandiri

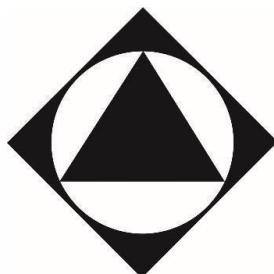
Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Bandung, 04 Oktober 2021

Lembaga Penelitian dan Pengabdian  
kepada Masyarakat (LPPM) Itenas  
Kepala,

Iwan Juwana, S.T., M.EM., Ph.D.  
NPP. 20010601

# **LAPORAN KEGIATAN PENGABDIAN KEPADA MASYARAKAT**



**REKOMENDASI PENANGANAN KESELAMATAN  
TRANSPORTASI BERDASARKAN PENGARUH  
PEMAHAMAN PERATURAN DAN PERSYARATAN TEKNIS  
BERKENDARA PENGGUNA SEPEDA MOTOR TERHADAP  
KEPATUHAN LALU LINTAS DI KOTA BANDUNG**

**Ketua Tim:**

**Dwi Prasetyanto, Dr., Ir., M.T. (NIDN . 0416045901)**

**Anggota Tim:**

**Oka Purwanti, S.T., M.T. (NIDN. 0430107201)**

**Muhamad Rizki, S.T., M.T. (NIDN . 0414049004)**

**Ahyaita Maziyyah (NRP . 222015014)**

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK SIPIL DAN PERENCANAAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL BANDUNG  
TAHUN 2021**

# HALAMAN PENGESAHAN

Judul

: Rekomendasi penanganan keselamatan tarsnportasi berdasarkan Pengaruh Pemahaman Peraturan dan Persyaratan Teknis Berkendara Pengguna Sepeda Motor Terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Kota Bandung

Nama Mitra

: Dinas Perhubungan Kota Bandung

## Ketua Tim Pengusul

NIDN/NIDK

: 0416045901

Nama lengkap Pangkat/Golongan

: Dwi Prasetyanto, Dr., Ir., M.T.

Jenis Kelamin

: Lektor Kepala /IVC

Program Studi/Fakultas

: Laki-laki

Bidang Keahlian Alamat

: Teknik Sipil/Teknik Sipil dan Perencanaan Transportasi

Kantor

: Jl. PKH. Hasan Mustopa 23 Bandung 40124

Telepon/Faks kantor

: +62-22-7272215 I +62 -227202892

Alamat Rumah

: +6281910004748 dan dwipras@itenas.ac.id

Nomor Hp dan email

## Anggota Tim Pengusul

Jumlah Anggota

: 3 orang

Nama Anggota I/bidang keahlian

: Oka Purwanti, S.T., MT. / Transportasi

Nama Anggota I/ bidang keahlian

: Muhamad Rizki, ST., MT. / Transportasi

Mahasiswa yang terlibat

: Ahyaita Maziyyah /Tranportasi

## Lokasi Kegiatan

Nama Mitra

: Dinas Perhubungan Kota Bandung

Wilayah Mitra

: Kota Bandung

Kota/Kabupaten

: Kota Bandung

Provinsi

: Jawa Barat

Luaran yang dihasilkan

: Tidak ada

Waktu Pelaksanaan Total

: 4 bulan (1 Maret – 30 Juni 2021)

Biaya

: Rp. 4.500.000 (Empat Juta Lima Ratus)

Sumber pendanaan

: Mandiri

Mengetahui

Bandung, 30 September 2021

Ketua Tim Pengusul

 | **itenas**  
FTSP

Dr. Soni Darmawan

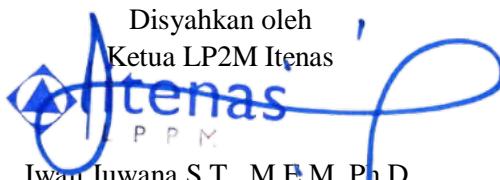
Dwi Prasetyanto, Dr., Ir., M.T.

NIDN: 427027601

NIDN: 416045901

Disyahkan oleh

Ketua LP2M Itenas

  
**itenas**  
PPM

Iwan Juwana S.T., M.E.M, Ph.D.

NIDN : 0403017701

# DAFTAR ISI

DAFTAR ISI .....	ii
BAB 1 PENDAHULUAN .....	3
1.1.    Latar Belakang .....	3
1.2.    Tujuan .....	3
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA .....	4
2.1.    Lalu Lintas.....	4
2.2. Sepeda Motor.....	5
2.3. Pelanggaran Lalu Lintas .....	7
<b>2.3.1. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas .....</b>	<b>7</b>
<b>2.3.2. Macam-macam Pelanggaran Lalu Lintas .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3.3. Dampak Pelanggaran Lalu Lintas .....</b>	<b>10</b>
2.4. Pengujian Statistik .....	10
<b>2.4.1    Uji Validitas.....</b>	<b>10</b>
<b>2.4.2    Uji Reliabilitas.....</b>	<b>12</b>
2.5. Penentuan Ukuran Sampel .....	12
BAB 3 METODOLOGI.....	13
3.1. Tahapan PKM .....	13
3.2. Data yang Dibutuhkan .....	13
3.3. Pengumpulan Data dan Analisis.....	14
BAB 4 ANALISIS.....	18
4.1. Karakteristik Responden .....	18
4.2. Hasil Uji Validitas .....	24
4.3. Hasil Uji Reliabilitas.....	25
4.4. Deskripsi Indikator.....	26
4.5. Deskripsi Pemahaman Berkendara Pengguna Sepeda Motor.....	28
4.6.    Deskripsi Persyaratan Teknis Berkendara Pengguna Sepeda Motor .....	30
BAB 5. REKOMENDASI PENANGANAN KESELAMATAN TRANSPORTASI.....	39
5.1      Rekomendasi Pelaksanaan Peningkatan Keselamatan Lalulintas .....	39
LAMPIRAN .....	40

## **BAB 1 PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Sepeda motor merupakan sarana transportasi yang paling populer di negara Asia dan negara berkembang termasuk di Indonesia. Peningkatan jumlah sepeda motor dari tahun ketahun terus mengalami penambahan sehingga hal tersebut mempengaruhi kehidupan lalu lintas dan menimbulkan beberapa permasalahan, antara lain sering terjadi kecelakaan akibat pelanggaran lalu lintas.

Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh pengendara sepeda motor terutama di kota Bandung disebabkan karena kurangnya kesadaran akan peraturan berlalu lintas dan kepentingan-kepentingan manusia yang berlainan, seperti pengendara ceroboh dan lalai. Upaya yang dilakukan polisi lalu lintas dalam mengurangi pelanggaran lalu lintas oleh pengguna sepeda motor adalah dengan cara menggelar razia lalu lintas dan memberikan sanksi pada pelanggar sepeda motor sesuai dengan pelanggarannya

Jumlah kendaraan bermotor di kota Bandung yang terdaftar memiliki 1.300.000 kendaraan, dengan memperlihatkan bahwa 68% kejadian kecelakaan lalu lintas disebabkan oleh pelanggaran peraturan yang dilakukan pengguna sepeda motor. Pelanggaran tersebut meliputi: melampaui batas kecepatan 12,5%, tidak memahami fungsi lampu lalu lintas 11%, tidak memahami rambu dan marka 2%, dan pelanggaran terhadap persyaratan teknis tidak menggunakan helm 39% (Bandung Road Safety, 2017-2018).

Oleh karena itu, Kegiatan Pengabdian Kepada Masyarakat ini dilakukan untuk memberikan rekomendasi penanganan keselamatan tansportasi berdasarkan pengaruh pemahaman peraturan dan persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor terhadap kepatuhan lalu lintas di Kota Bandung.

### **1.2. Tujuan**

Pengabdian Kepada Masyarakat ini bertujuan memberikan rekomendasi penanganan dalam meningkatkan keselamatan transportasi di Kota Bandung,

## BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

### 2.1. Lalu Lintas

Lalu lintas diartikan sebagai gerak bolak-balik manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sarana jalan (Djajoesman, 1976:50). Menurut Pasal 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan mendefinisikan bahwa lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Lalu lintas menurut Poerwodarminto (1993:55) yaitu:

1. Perjalanan bolak-balik
2. Perihal perjalanan di jalan dan sebagainya
3. Berhubungan antara sebuah tempat.

Definisi-definisi tersebut dapat diartikan bahwa lalu lintas adalah segala sesuatu hal yang berhubungan langsung dengan sarana jalan yang menjadi sarana utamanya untuk dapat mencapai satu tujuan yang dituju baik disertai maupun tidak disertai oleh alat angkut. Jadi di dalam lalu lintas ada 3 komponen penyusunnya yaitu manusia, kendaraan, dan jalan yang saling berinteraksi dalam proses pergerakan.

#### a. Manusia

Dalam komponen lalu lintas manusia berperan sebagai pengendara atau penumpang atau pejalan kaki dan mempunyai keadaan yang berbeda beda.

#### b. Kendaraan

Dalam komponen lalu lintas kendaraan merupakan suatu sarana angkut penumpang maupun barang yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Dalam Undang-Undang no 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, jenis kendaraan bermotor dibagi menjadi beberapa jenis, yaitu:

- Sepeda motor
- Mobil penumpang
- Mobil bus
- Mobil barang
- Mobil khusus

#### c. Jalan

Dalam komponen lalu lintas jalan merupakan lintasan yang direncanakan dan digunakan kepada pengguna kendaraan bermotor maupun tidak bermotor, jalan juga digunakan untuk mengalirkan aliran lalu lintas dengan lancar, mendukung beban muatan kendaraan (Jiwangga, 2017).

## 2.2. Sepeda Motor

Angkutan Bermotor menurut Nasution (1996) adalah moda transportasi yang menggunakan kendaraan bermotor sebagai fasilitasnya yang bergerak di jalan raya. Salah satu angkutan bermotor itu adalah sepeda motor, sepeda motor pertama kali dirancang oleh Ernest Michaud pada Tahun 1868 dengan menggunakan mesin berjenis uap. Tapi pada saat itu proyek sepeda motor dengan mesin uap gagal, lalu pada Tahun 1885 Edward Butler memperbaiki kendaraan tersebut dengan menggunakan mesin berjenis mesin pembakaran dalam dan pada tahun tersebut juga Gottlieb Daimler dan Wilhelm Maybach sebagai ahli mesin di Jerman menjadi seorang perakit motor pertama kali di dunia (Lubis, 2008). Sejak saat itu lah banyak penemuan lainnya dalam perkembangan jenis sepeda motor ini.

Pada Tahun 2019 jumlah kendaraan sepeda motor yang ada di Kota Bandung sebanyak 1.260.127 unit (BPS, 2020). Sepeda motor merupakan kendaraan beroda dua atau tiga, yang tidak memiliki pelindung fisik serta memiliki daya tampung yang minimum (UU No. 22 Tahun 2009). Saat ini sepeda motor menjadi jenis kendaraan yang banyak diminati oleh masyarakat Kota Bandung karena selain mempunyai efisiensi waktu, sepeda motor juga mempunyai biaya yang relatif lebih terjangkau (Chairani, 2020). Selain itu alasan yang membuat masyarakat lebih memilih menggunakan sepeda motor karena kendaraan ini lebih praktis dibandingkan dengan penggunaan jenis kendaraan yang lainnya sehingga membuat sepeda motor ini menjadi kendaraan favorit masyarakat (Wijayanti, 2017). Akibat dari hal tersebut jumlah pengguna sepeda motor semakin hari semakin bertambah jumlahnya.

Dilihat dari kegunaan sepeda motor, sepeda motor ini mempunyai kelebihan dan kelemahan dalam penggunaannya. Kelebihan sepeda motor ini antara lain adalah:

1. Mempermudah aktivitas.
2. Bebas macet.
3. Membantu pekerjaan.
4. Menghemat biaya.
5. Menghemat waktu (Danmogot, 2015).

Menurut Soekanto (2008, h.72) beberapa kelemahan sepeda motor, yaitu:

1. Desainnya yang kurang stabil  
Sepeda motor memiliki desain yang kurang stabil karena hanya ditopang oleh dua roda saja sehingga membuat keseimbangan sepeda motor tersebut tergantung dari kemampuan pengendara tersebut dalam mengendalikan kendaraannya.
2. Mempunyai desain yang terbuka tanpa ada perlindungan fisik

Sepeda motor memiliki desain tanpa perlindungan fisik sehingga tidak dapat melindungi pengendaranya. Jika terjadi kecelakaan maka pengendara akan lebih beresiko meningkatkan persentase kematian.

Beberapa PKM sebelumnya menunjukkan bahwa kecelakaan sepeda motor mempunyai persentase yang cukup tinggi. Penyebab dari kecelakaan motor tersebut bermacam-macam, contohnya seperti dalam PKM Ophelia (2017) menunjukkan bahwa sebesar 13,69% kecelakaan dapat terjadi akibat pengaruh kecepatan sepeda motor yang tinggi. Jika sepeda motor mempunyai kemampuan dalam bergerak dengan kecepatan tinggi, saat terjadinya kecelakaan akan mengakibatkan kerusakan yang lebih besar. Untuk meminimalisir dampak dari kecelakaan maka saat berkendara sepeda motor pengendara harus menggunakan alat pelindung diri seperti:

1. Helm

Dalam berkendara menggunakan sepeda motor, helm menjadi salah satu komponen yang penting digunakan oleh pengendara maupun penumpang. Seperti yang tercantum di UU no 22 Tahun 2009 pasal 106 ayat 8 bahwa pengendara atau penumpang sepeda motor diwajibkan untuk mengenakan helm yang telah memenuhi Standar Nasional Indonesia (SNI). Dari PKM Purwanto (2015) mengatakan bahwa helm memiliki fungsi sebagai pelindung pengendara dari cedera kepala saat terjadi kecelakaan.

2. Sarung tangan

Sarung tangan bagi pengendara sepeda motor berfungsi sebagai pelindung tangan pada saat cuaca panas maupun hujan dan sebagai peredam resiko cedera saat terjadi kecelakaan. Karena saat terjadi kecelakaan organ tubuh yang pertama kali menyentuh aspal untuk menahan tubuh saat terjatuh adalah tangan (Bahari, 2010).

3. Jaket

Jaket bagi pengendara motor mempunyai fungsi untuk mencegah terjadinya cedera pada permukaan bagian atas tubuh dalam menahan benturan yang akan terjadi pada punggung, siku, maupun Pundak (Bahari, 2010).

4. Celana panjang

Dalam mengemudikan sepeda motor baik pengendara maupun penumpang dianjurkan untuk menggunakan celana panjang untuk mengurangi cedera yang akan terjadi pada panggul dan lutut (Bahari,2010).

5. Sepatu

Penggunaan sepatu yang tertutup rapat dan tingginya di atas mata kaki memiliki fungsi untuk mengurangi dampak cedera apabila terjadi kecelakaan ataupun melindungi kaki jika terlindas oleh ban mobil saat sepeda motor tersebut berhenti (Bahari,2010).

6. Masker

Masker bagi pengendara sepeda motor merupakan hal yang penting karena untuk melindungi wajah dari polusi, mencegah gangguan kesehatan pada pernapasan, mencegah kulit wajah dari sinar matahari (Ami, 2019).

### 2.3. Pelanggaran Lalu Lintas

Wirjono Prodjokikoro (2003) berpendapat bahwa pelanggaran lalu lintas itu merupakan perbuatan melanggar sesuatu dan berhubungan dengan hukum. Sedangkan Ramdlon dan Naning menjelaskan bahwa pelanggaran lalu lintas itu adalah satu perbuatan atau tindakan pengendara yang bertentangan dengan ketentuan dan peraturan Undang-Undang Lalu Lintas. Jika ketentuan tersebut dilanggar oleh pengendara maka kecelakaan dalam berkendara kemungkinan dapat terjadi. Jadi dari definisi pelanggaran lalu lintas diatas dapat diketahui bahwa pelanggaran lalu lintas itu adalah suatu perbuatan yang bertentangan dengan hukum dan akan menimbulkan akibat dari perbuatan itu.

Pada Tahun 2019 jumlah pelanggaran lalu lintas sebanyak 11.776 pelanggar dan sebagai besar pelanggar tersebut didominasi oleh para pengendara sepeda motor sebanyak 10.465 (Syafei, 2019). Pelanggaran yang dilakukan para pengendara sepeda motor itu diantaranya seperti tidak menggunakan helm, melawan arus lalu lintas, menggunakan *handphone* saat sedang berkendara, dan adanya pengendara dibawah umur. Hal-hal tersebut menjadikan salah satu faktor yang nantinya akan menimbulkan kecelakaan lalu lintas (Persiana, 2019).

#### 2.3.1. Faktor Pelanggaran Lalu Lintas

Saat ini terdapat banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya pelanggaran lalu lintas. Faktor-faktor tersebut antara lain yaitu:

##### 1. Faktor manusia

Menurut Suwardjoko (2002) mengakatakan bahwa hampir semua bentuk pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas yang ada disebabkan oleh pengendara. Hal ini dipertegas juga oleh Hoobs (1995) mengatakan bahwa manusia adalah penyebab paling banyak dalam pelanggaran dan kecelakaan yang ada. Faktor manusia ini mencangkup psikologi dan sistem indra seperti penglihatan dan pendengaran, dan pengetahuan akan tata cara lalu lintas. Lalu menurut Ikhsan (2009) ada beberapa indikator yang membentuk sikap dan perilaku manusia dalam berkendara, diantaranya adalah:

##### a. Pengetahuan

Pemerintah telah membuat peraturan lalu lintas yang ditujukan kepada setiap pengguna jalan demi menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas dalam bentuk Undang-Undang, Perpu, Perda, dan aturan lainnya. Oleh karena itu setiap pengguna jalan wajib memahami dan menjalani setiap aturan yang telah dibuat sehingga terbentuk satu persepsi dalam pola pikir dan tindakan dalam

berinteraksi di jalan raya. Pola pikir yang terbentuk dapat terjadinya perbedaan tingkat pemahaman dan pengetahuan antara pengguna jalannya terhadap peraturan yang ada sehingga berpotensi munculnya masalah dalam berlalu lintas, baik antara pengguna jalan sendiri maupun antara pengguna jalan dengan aparat yang bertugas. Selain pemahaman terhadap peraturan yang ada, pengendara juga harus memiliki pemahaman tentang karakteristik kendaraanya. Setiap kendaraan memiliki karakteristik yang berbeda-beda. Pemahaman terhadap karakteristik kendaraan sangat berpengaruh terhadap operasional kendaraan di jalan raya yang berpengaruh juga terhadap situasi lalu lintas.

b. Mental

Salah satu yang menjadi faktor utama terhadap situasi lalu lintas adalah mental pengendara tersebut. Untuk menciptakan sebuah interaksi dengan hasil seperti keamanan, keselamatan, kelancaran lalu lintas pengendara harus bisa menjaga etika, sopan-santun, toleransi antar pengguna jalan, dan mengendalikan emosi. Jika pengendara tidak bisa menjaga hal itu maka dampak negatif yang diperoleh seperti menimbulkan kemacetan, pelanggaran lalu lintas, bahkan dapat menyebabkan kecelakaan lalu lintas.

c. Keterampilan

Demi menciptakan keamanan, keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas pengendara harus memiliki keterampilan dalam mengendalikan kendaraanya, karena hal ini akan berpengaruh besar terhadap situasi lalu lintas yang ada. Setiap pengendara harus memiliki lisensi terhadap kemampuan dalam mengendalikan kendaraan yang diwujudkan secara formal melalui Surat Izin Mengemudi (SIM).

2. Faktor kendaraan

Salah satu faktor penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas ini berkaitan erat dengan perkembangan jenis kendaraan yang ada. Pelanggaran lalu lintas yang sering terjadi akibat faktor kendaraan antara lain seperti ban motor yang sudah gundul, lampu motor yang tidak menyala, dan adanya kerusakan mesin pada kendaraan tersebut.

3. Faktor lingkungan

Faktor lingkungan disini ada yang akibat keadaan alam seperti cuaca yang ada maupun akibat kondisi jalan tersebut. Faktor akibat cuaca contohnya seperti saat turun hujan, maka pada umumnya pengendara sepeda motor akan menambah kecepatan mereka agar tidak terkena air hujan. Hal itu membuat terjadinya pelanggaran dengan kasus kecepatan melebihi yang dianjurkannya dan dampak yang bisa terjadi pada pengendara sepeda motor tersebut akan mengalami kecelakaan akibat tergelincir. Untuk akibat kondisi jalan ada

beberapa faktor yang berpotensi menimbulkan permasalahan, antara lain seperti prasarana jalan, lokasi jalan, dan volume lalu lintas. Faktor-faktor tersebut, contohnya seperti adanya jalan yang rusak dan mengakibatkan adanya genangan air. Genangan air disini biasanya akan membuat kemacetan sehingga dapat menimbulkan para pengendara yang tidak sabar menunggu antrian melanggar peraturan lalu lintas.

Diantara faktor-faktor yang ada, faktor manusia menjadi penyebab yang paling tinggi dalam pelanggaran lalu lintas karena untuk faktor manusia berkaitan erat dengan tingkah laku, etika, dan tata cara berkendara di jalan.

### **2.3.2. Macam-macam Pelanggaran Lalu Lintas**

Indonesia sebagai negara hukum mempunyai peraturan akan berlalu-lintas. Setiap orang pengguna jalan akan terikat dengan peraturan tersebut. Oleh karena itu, jika aturan tersebut tidak dipatuhi maka dapat diartikan bahwa pengguna jalan tersebut telah melakukan pelanggaran lalu lintas. Macam-macam pelanggaran lalu lintas menurut UU no.22 Tahun 2009 antara lain sebagai berikut:

1. Pengguna jalan melakukan perbuatan yang mengakibatkan gangguan fungsi rambu lalu lintas (Pasal 275).
2. Pengendara memasang perlengkapan yang mengganggu keselamatan berlalu lintas pada kendaraannya (Pasal 279).
3. Kendaraan bermotor tidak dilengkapi dengan plat nomor yang telah ditetapkan oleh Kepolisian Republik Indonesia (Pasal 280).
4. Pengendara motor tidak memiliki Surat Izin Mengemudi (Pasal 281).
5. Pengguna jalan tidak mengikuti perintah yang diberikan oleh POLRI (Pasal 282).
6. Membawa kendaraannya secara tidak wajar dan melakukan kegiatan lain yang dapat mempengaruhi konsentrasi dalam mengemudikannya (Pasal 283).
7. Pengendara tidak memperdulikan keselamatan pejalan kaki atau yang bersepeda (Pasal 284).
8. Kendaraan bermotor tidak memenuhi syarat teknis seperti kaca spion, lampu, klakson, dan lain-lain (Pasal 285).
9. Pengendara melanggar marka jalan dan rambu lalu lintas yang ada (Pasal 287).
10. Pengendara tidak memiliki Surat Tanda Nomor Kendaraan, tidak memiliki Surat Izin Mengemudi, dan tidak ada surat keterangan uji berkala dan tanda uji berkala (Pasal 288).
11. Pengendara maupun penumpang kendaraan bermotor tidak menggunakan helm (Pasal 290).
12. Pengendara sepeda motor tidak menggunakan helm yang sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (Pasal 291).

13. Mengendarai sepeda motor dengan mengangkut lebih dari satu orang (Pasal 292).
14. Pengendara tidak menyalakan lampu utama pada siang hari dan malam hari pada kondisi tertentu (Pasal 293).
15. Pengendara tidak memberi isyarat saat hendak berbelok atau balik arah (Pasal 294).
16. Pengendara tidak memberi isyarat saat hendak pindah jalur atau bergerak ke samping (Pasal 295).
17. Mengemudikan kendaraan bermotor di perlintasan kereta api saat palang pintu sudah ditutup dan alarm sudah berbunyi (Pasal 296).
18. Mengemudikan kendaraan bermotor dengan berbalapan di jalan (Pasal 297).
19. Tidak menggunakan lajur yang telah ditentukan (Pasal 300).

### 2.3.3. Dampak Pelanggaran Lalu Lintas

Dampak yang akan terjadi akibat pelanggaran-pelanggaran lalu lintas yang ada antara lain seperti:

1. Terjadinya peningkatan angka kecelakaan di jalan baik pada perempatan maupun tidak.
2. Rawan terjadi kecelakaan tunggal maupun beruntun.
3. Dapat merugikan diri sendiri maupun orang lain.
4. Tindakan melanggar rambu lalu lintas dapat membuat meningkatnya angka kecelakaan.
5. Kurangnya kesadaran pengendara dalam mematuhi peraturan yang ada dapat membuat kemacetan semakin parah.
6. Tindakan melanggar peraturan lalu lintas akan menciptakan suatu kebiasaan melanggar lalu lintas yang terjadi secara terus menerus.

## 2.4. Pengujian Statistik

Statistik merupakan teknik pengumpulan, pengolahan, analisis data, penarikan kesimpulan serta membuat keputusan yang alasannya berdasarkan data dan fakta yang akurat (Riyanto, 2013). Statistik disini mempunyai fungsi sebagai alat untuk menghitung banyaknya sampel yang diperlukan, untuk menguji validitas dan reliabilitas, untuk analisis data seperti menguji kuesioner PKM.

### 2.4.1 Uji Validitas

Validitas adalah derajat yang menunjukkan ketepatan data yang digunakan (Sugiyono, 2018). Uji validitas disini menggunakan rumus korelasi *Product Moment Pearson* seperti rumus 1.

$$r_{xy} = \frac{N \sum XY - (\sum X)(\sum Y)}{\sqrt{\{N \sum X^2 - (\sum X^2)\}\{N \sum Y^2 - (\sum Y^2)\}}} \quad (1)$$

Keterangan:

$R_{xy}$  = Indeks korelasi *Product Moment Pearson*

N = Jumlah sampel

X = Nilai variabel x

Y = Nilai variabel y

Dalam uji validitas  $r_{xy}$  yang didapat akan dibandingkan dengan  $r_{tabel}$  pada setiap butir pertanyaannya. Jika didapat  $r_{xy} > r_{tabel}$  maka dapat dikatakan bahwa pertanyaan tersebut valid, sebaliknya jika didapat  $r_{xy} < r_{tabel}$  maka pertanyaan tersebut tidak valid.  $r_{tabel}$  dapat didapatkan pada Tabel 1.

**Tabel 1** Nilai-nilai Product Moment Pearson

n	Signifikan		n	Signifikan		n	Signifikan	
	5%	1%		5%	1%		5%	1%
3	0,997	0,999	27	0,381	0,487	55	0,266	0,345
4	0,95	0,99	28	0,374	0,478	60	0,254	0,33
5	0,878	0,959	29	0,367	0,47	65	0,244	0,317
6	0,811	0,917	30	0,361	0,463	70	0,235	0,306
7	0,754	0,874	31	0,355	0,456	75	0,227	0,296
8	0,707	0,834	32	0,349	0,449	80	0,22	0,286
9	0,666	0,798	33	0,344	0,442	85	0,213	0,278
10	0,632	0,765	34	0,339	0,436	90	0,207	0,27
11	0,602	0,735	35	0,334	0,43	95	0,202	0,263
12	0,576	0,708	36	0,329	0,424	100	0,195	0,256
13	0,553	0,684	37	0,325	0,418	120	0,176	0,23
14	0,532	0,661	38	0,32	0,413	150	0,159	0,21
15	0,514	0,641	39	0,316	0,408	170	0,148	0,194
16	0,497	0,623	40	0,312	0,403	200	0,138	0,181
17	0,482	0,606	41	0,308	0,398	300	0,113	0,148
18	0,468	0,59	42	0,304	0,393	400	0,098	0,128
19	0,456	0,575	43	0,301	0,389	500	0,088	0,115
20	0,444	0,561	44	0,297	0,384	600	0,08	0,105
21	0,433	0,549	45	0,294	0,38	700	0,074	0,097
22	0,423	0,537	46	0,291	0,376	800	0,07	0,091
23	0,413	0,526	47	0,288	0,372	900	0,065	0,086
24	0,404	0,515	48	0,284	0,368	1000	0,062	0,081
25	0,396	0,505	49	0,281	0,364			
26	0,388	0,496	50	0,279	0,361			

Sumber : Sugiyono (2010)

### 2.4.2 Uji Reliabilitas

Menurut Suharsimi uji reliabilitas merupakan pengujian sesuatu data yang dapat dipercaya dan dapat digunakan sebagai alat pengumpul data karena data tersebut sudah baik (Aziz, 2018). Dalam uji reliabilitas ini rumus yang digunakan adalah rumus *Alpha Cronbach* yang dapat dilihat pada rumus 2.

$$r_{11} = \frac{n}{n-1} \left( 1 - \frac{\sum s_i^2}{s_t^2} \right) \quad (2)$$

Keterangan:

$r_{11}$  = Nilai koefisien reliabilitas

$n$  = Jumlah soal

$s_i^2$  = Nilai soal ke- $i$

$s_t^2$  = Nilai total

Dalam mengambil keputusan uji reliabilitas dilihat dari nilai *Alpha Cronbach* yang telah dihitung. Jika nilai *Alpha Cronbach*  $> 0,60$  maka butir kuesioner tersebut dinyatakan reliabel, sebaliknya jika nilai *Alpha Cronbach*  $< 0,60$  maka butir kuesioner tersebut tidak reliabel.

### 2.5. Penentuan Ukuran Sampel

Menurut Sugiyono (2012) populasi merupakan wilayah yang terdiri dari objek/subjek yang memiliki karakteristik tertentu untuk dipelajari dan ditarik kesimpulannya. Sampel merupakan sebagian dari populasi itu, maka data yang didapatkan dari sampel itu tidak lengkap. Oleh karena itu pengambilan sampel harus dilakukan dengan benar sehingga dapat memperoleh hasil yang akurat dalam menggambarkan populasi tersebut. Penentuan banyaknya sampel yang harus diambil menggunakan Rumus Cochran yang terdapat pada rumus 3.

$$n = \frac{z^2 pq}{e^2} \quad (3)$$

Keterangan:

$n$  = Banyaknya sampel minimum

$p$  = Peluang benar sebesar 50%

$q$  = Peluang salah sebesar 50%

$e$  = *Margin error* / tingkat kesalahan sampel sebesar 5%

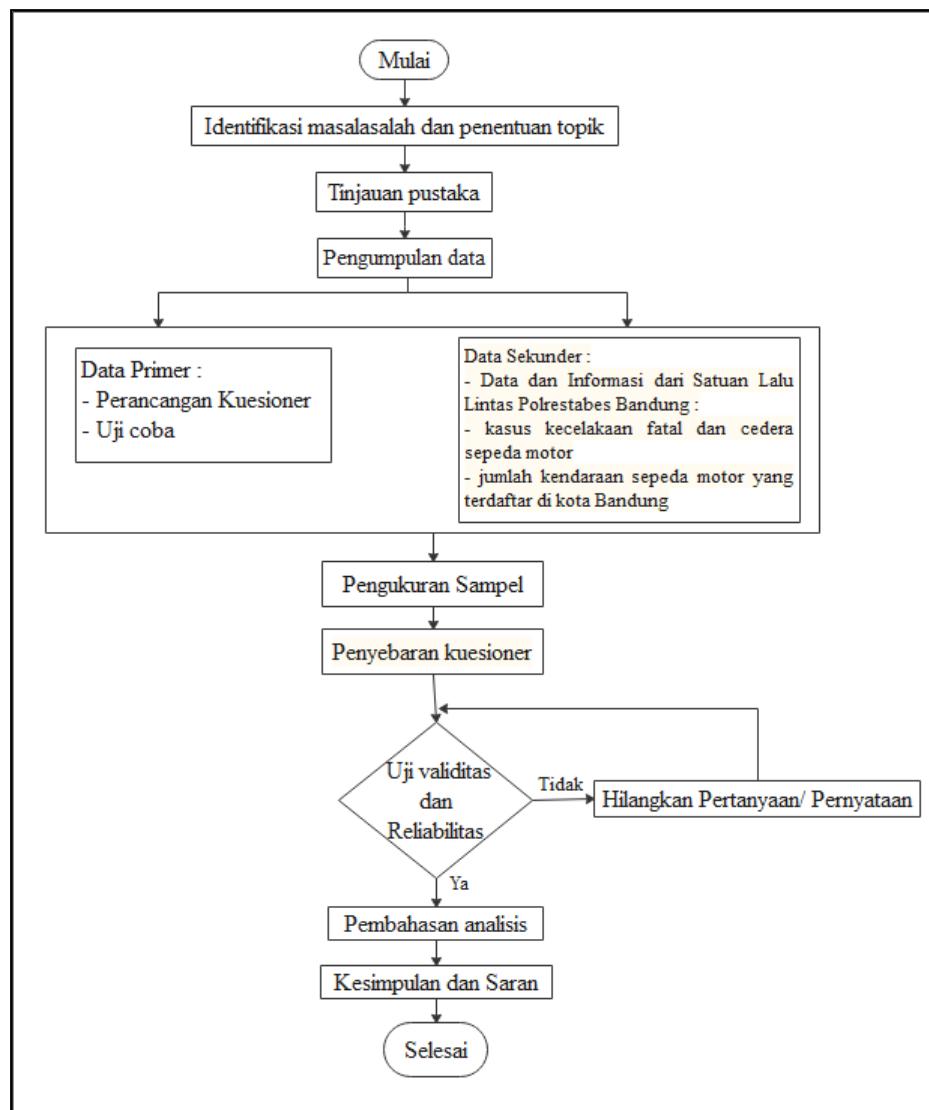
$Z$  = Harga dalam kurva normal untuk simpangan 5% dengan nilai sebesar

1,96

## BAB 3 METODOLOGI

### 3.1. Tahapan PKM

Bagan alir (*flowchart*) adalah bagan (*chart*) yang menunjukkan alir (*flow*) di dalam program atau prosedur sistem secara logika mempermudah dalam pembahasan dan analisis yang terdapat pada **Gambar 1**. Bagan ini menjelaskan urutan dari prosedur yang ada di dalam sistem yang meliputi identifikasi masalah dan penentuan topik, metode yang digunakan Metode Regresi Linear Berganda, sampai kesimpulan dan saran.



**Gambar 1 Bagan Alir Kegiatan PKM**

### 3.2. Data yang Dibutuhkan

Tahap PKM ini menggunakan data primer dan data sekunder. Data-data yang digunakan antara lain:

## 1. Data Primer

Data primer adalah sumber data PKM yang diperoleh secara langsung dari sumber aslinya yang berupa kuesioner. Pengumpulan data primer dilakukan dengan merancang kuesioner dan dilakukan uji coba agar dapat mengetahui kuesioner yang dirancang dimengerti oleh responden atau tidak. Perancangan kuesioner ini melihat dari masalah yang ada pada pemahaman pengendara sepeda motor terhadap kepatuhan lalu lintas.

## 2. Data Sekunder

Data sekunder adalah sumber data PKM yang diperoleh melalui media perantara atau secara tidak langsung yang berupa buku, catatan, bukti yang ada, atau arsip baik yang dipublikasikan maupun yang tidak dipublikasikan secara umum. Data sekunder yang diperlukan dalam PKM ini yaitu jumlah pelanggaran lalu lintas serta jumlah pengendara sepeda motor dengan cara melihat berupa buku *Bandung Road Safety Annual Report 2018*. Mengetahui jumlah pengendara sepeda motor data digunakan untuk menentukan ukuran sampel yang akan diteliti.

Dalam tahapan kuesioner terdapat perancangan, uji coba, dan perbaikan sebelum disebarluaskan

Menurut Sugiyono (2008) Populasi adalah wilayah generelasi yang terdiri atas objek/subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipeljari dan kemudian ditarik kesimpulanya. Rumus yang digunakan untuk menentukan banyaknya sampel bisa menggunakan rumus *Solvin*. Sampel yang terlalu kecil dapat menyebabkan PKM tidak dapat menggambarkan kondisi populasi yang sesungguhnya. Sebaliknya, sampel yang terlalu besar dapat mengakibatkan pemborosan biaya PKM. Perhitungan untuk menentukan ukuran sampel menggunakan rumus *slovin* dapat dilihat pada Rumus 4.

Dengan :

n = ukuran sampel

N = jumlah populasi

E = tingkat kesalahan sampel yang diharapkan.

### 3.3. Pengumpulan Data dan Analisis

Pada PKM ini mengidentifikasi faktor yang mempengaruhi pemahaman peraturan dan persyaratan teknis pengendara sepeda motor terhadap kepatuhan lalu lintas. Variabel yang digunakan pada PKM ini, yaitu :

## 1. Variabel bebas (independent Variable)

Variabel bebas adalah variabel yang mempengaruhi atau yang menjadi sebab perubahannya atau timbulnya variabel dependen (terikat). Variabel ini diberi simbol  $X$ .

- a. Pemahaman peraturan (X<sub>1</sub>), Indikator variabel bebas (X<sub>1</sub>) yaitu sebagai berikut:
- Mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan.  
Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki seperti mengurangi kecepatan ketika mendekati penyebrangan jalan (*zebra cross*).
  - Aktivitas yang tidak boleh dilakukan ketika berkendara.  
Aktivitas yang tidak boleh dilakukan ketika berkendara seperti merokok, mengkonsumsi alkohol, menerima pesan saat mengemudi. Aktivitas ini dilarang karena merupakan gangguan dari perbuatan hukum, melanggar keteriban berlalu lintas, serta risiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia.
  - Lampu lalu lintas  
Pemahaman terhadap lampu lalu lintas merupakan kepatuhan pengendara seperti kendaraan harus berhenti ketika lampu merah menyala meskipun tidak ada kendaraan lain. Pemahaman terhadap lampu lalu lintas bertujuan agar suatu keadaan berlalu lintas yang berlangsung secara teratur agar terhindar dari hambatan dan kemacetan di jalan.
  - Rambu Lalu Lintas.  
Pemahaman terhadap rambu lalu lintas merupakan kepatuhan pengendara harus berhenti, parkir, dan lain sebagainya sesuai rambu yang telah ditetapkan di lokasi tersebut.
  - Marka Jalan.  
Setiap pengendara sepeda motor wajib memahami arti dari berbagai marka jalan, sebagai mana fungsi dari marka jalan untuk mengatur lalu lintas, memperingatkan atau menuntun pengguna jalan dalam berlalu lintas.
- b. Persyaratan teknis (X<sub>2</sub>), Indikator variabel bebas (X<sub>2</sub>) yaitu sebagai berikut:
- Memasang Spion  
Spion merupakan sebuah benda yang sangat bermanfaat untuk menghindari kecelakaan. Sebelum berkendara, spion harus disetel agar dapat melihat area di belakang, dapat melihat jalur di sebelah pada kaca spion. Karena spion sangat bermanfaat agar terhindar dari kecelakaan.
  - Kendaraan Dilengkapi dengan Lampu Utama  
Fungsi lampu utama untuk membantu pengendara agar terlihat, pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari, siang hari dan pada kondisi tertentu.
  - Memiliki Surat Kendaraan (SIM dan STNK)

Setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi (SIM) C sebagai bukti kompetensi mengemudi. Untuk memperoleh Surat Izin Mengemudi diantaranya harus dapat membaca, sehat jasmani dan rohani, memiliki keterampilan berkendara, lulus ujian teori dan praktek, memiliki pengetahuan yang cukup mengenai peraturan lalu lintas.

- Memasang Lampu Penunjuk arah (sein)  
Pastikan bahwa lampu sein dapat berkedip dan cukup terang sehingga dapat terlihat dengan baik.
- Menggunakan Helm Standar Nasional Indonesia (SNI)  
Berdasarkan hukum yang berlaku, setiap pengendara dan penumpang harus menggunakan helm yang sesuai standar yang berlaku dan harus terpasang erat dikepala. Helm merupakan bagian yang penting dari perlengkapan yang penting bagi semua pengendara sepeda motor.

## 2. Variabel terikat (dependen variabel)

Variabel terikat adalah variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Variabel ini diberi simbol Y, pada PKM ini variabel terikat adalah kepatuhan terhadap lalu lintas. Berikut adalah indikator Variabel Terikat (Y) yaitu kepatuhan lalu lintas berkendara pengguna sepeda motor yang digunakan dalam PKM ini, sebagai berikut:

### a. Menyalakan Lampu Utama

Pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalaikan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari, siang hari dan pada kondisi tertentu.

### b. Menyalakan lampu penunjuk arah (sein)

Pengemudi kendaraan yang akan berbelok atau berbalik arah wajib mengamatii situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah (sein).

### c. Membawa SIM dan STNK

Setiap pengendara harus membawa SIM dan STNK sebagaimana SIM berfungsi sebagai bukti kompetensi mengemudi. Dan STNK berfungsi untuk mengetahui identitas kendaraan seperti nomer rangka, nomer polisi, nomer mesin, nomer registrasi kepemilikan serta masa berlaku 5 tahun kendaraan tersebut.

### d. Tidak membawa penumpang melebihi 1 orang

Pengendara sepeda motor dilarang untuk membawa penumpang melebihi 1 orang. Karena dapat merubah kemampuan sepeda motor saat berbelok, saat meningkatkan kecepatan serta mengubah keseimbangan pengendara. Hal tersebut juga melanggar kepatuhan berlalu lintas.

e. Mengendarai dengan kecepatan wajar

Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraanya dengan kecepatan wajar dan penuh konsentrasi.

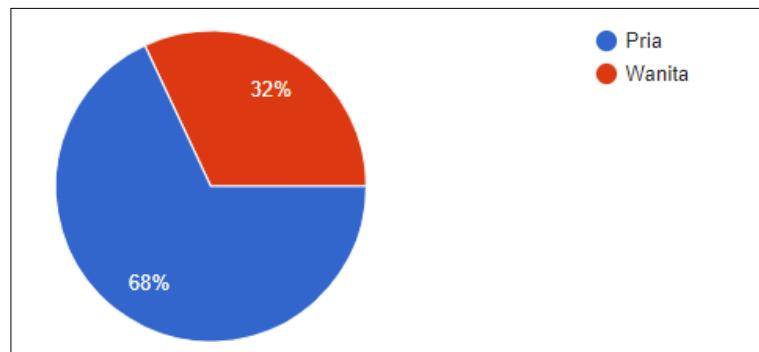
Berdasarkan analisis regresi linear berganda merupakan alat analisis peramalan nilai pengaruh dua variabel bebas atau lebih terhadap satu variabel terikat untuk membuktikan ada atau tidaknya hubungan fungsional atau hubungan kausal antara dua variabel bebas atau lebih. Analisis regresi linear berganda dapat dihitung dengan program *Statistical Product and Service Solutions* (SPSS). Kemudian dilakukan pembahasan dan selanjutnya ditarik kesimpulan serta saran.

## BAB 4 ANALISIS

### 4.1. Karakteristik Responden

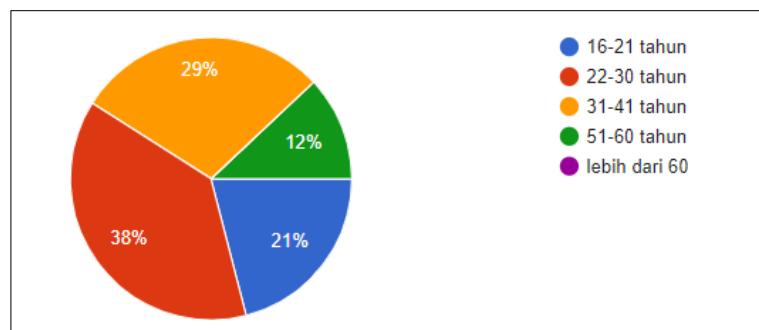
Karakteristik responden digunakan untuk menggambarkan identitas responden dalam penelitian, diantaranya jenis kelamin, usia. Dan data karakteristik responden pengguna sepeda motor yang disebarluaskan berupa data mengenai tentang pemahaman peraturan berlalu lintas.

Berdasarkan hasil penelitian terhadap responden dari hasil penyebaran kuesioner dan diisi oleh responden pengendara sepeda motor didominasi oleh pria dengan persentasi (68%), sedangkan responden wanita dengan persentasi (32%). Data responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada Gambar 2.



**Gambar 2** Jenis Kelamin Responden

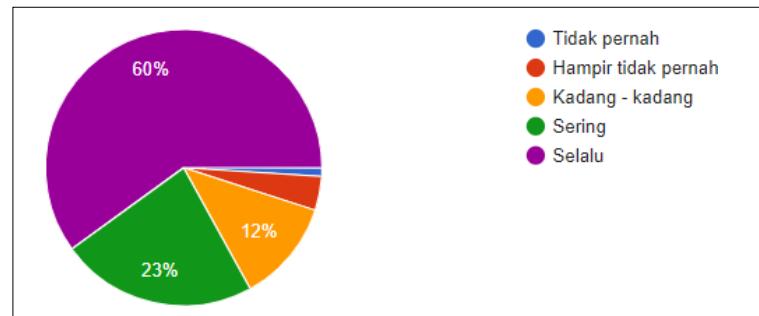
Hasil penelitian menunjukkan bahwa usia pengendara sepeda motor sekitar 22-30 tahun dengan persentasi (38%). Pengendara sepeda motor dengan usia 31-41 tahun (29%), Pengendara sepeda motor dengan usia 16-21 tahun (21%), Pengendara sepeda motor dengan usia 51-60 tahun (12%).



**Gambar 3** Usia Pengendara Sepeda Motor

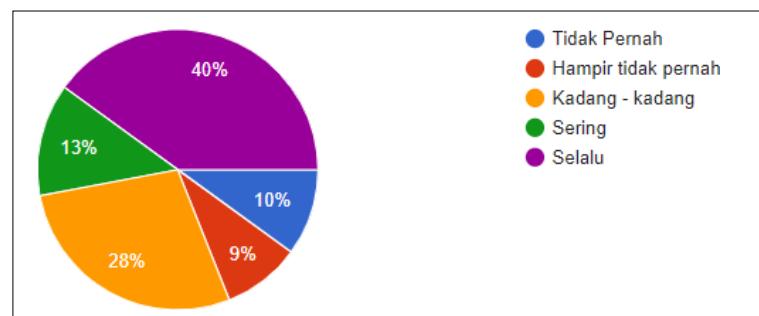
Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui seberapa paham responden pengguna sepeda motor mengenai tentang peraturan berlalu lintas ketika mendekati penyebrangan jalan. Berdasarkan data mengenai pemahaman

pengendara sepeda motor saat mendekati penyebrangan jalan dapat dilihat pada, Gambar 4.



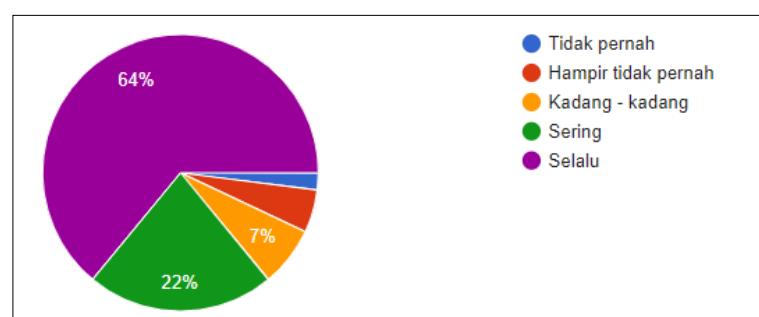
**Gambar 4** Pengurangan Kecepatan Saat Mendekati Penyebrangan Jalan

Aktivitas yang tidak boleh dilakukan ketika berkendara seperti merokok, mengkonsumsi alkohol, menerima pesan saat mengemudi. Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui seberapa paham responden pengguna sepeda motor memahami segala aktivitas yang tidak boleh dilakukan ketika berkendara.



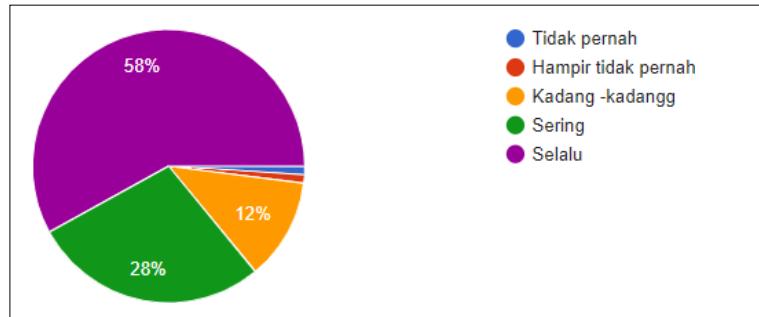
**Gambar 5** Pemahaman Aktivitas yang Tidak Boleh Dilakukan Ketika Berkendara

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui seberapa paham dan mentaati lampu lalu lintas, agar keadaan lalu lintas berlangsung secara teratur agar terhindar dari hambatan dan kemacetan.



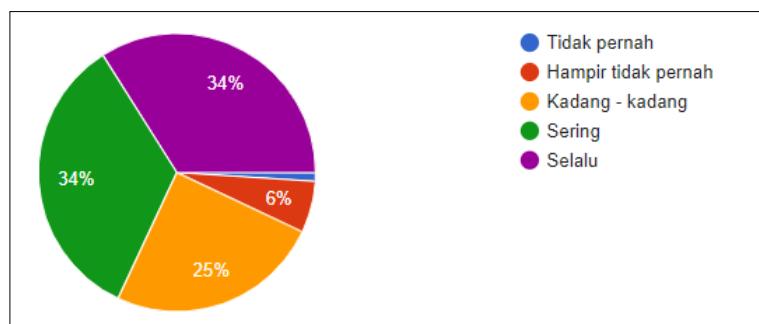
**Gambar 6** Fungsi Lampu Lalu Lintas

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui seberapa paham dan seberapa sering para pengguna sepeda motor terhadap rambu lalu lintas yaitu dengan cara mentaati rambu lalu lintas.



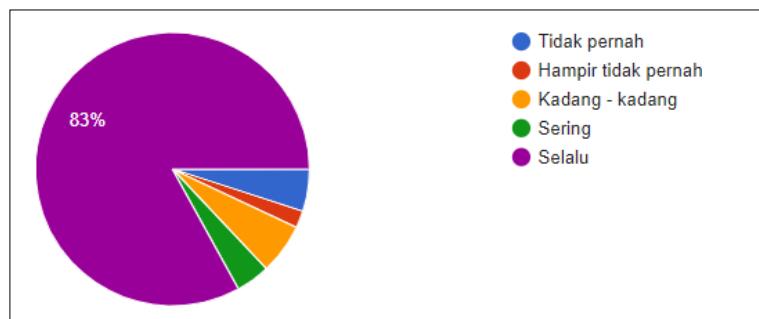
**Gambar 7** Fungsi Rambu Lalu Lintas

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui seberapa paham, patuh dan seberapa sering para pengguna sepeda motor mentaati marka jalan ketika ingin menyalip kendaraan lain tidak melebihi marka menerus agar terhindarnya dari kecelakaan.



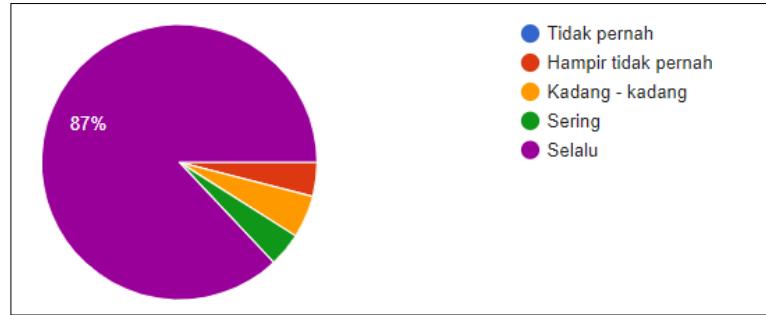
**Gambar 8** Pemahaman Marka Jalan

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui apakah pengendara sepeda motor selalu patuh memasang spion ketika berkendara sepeda motor.



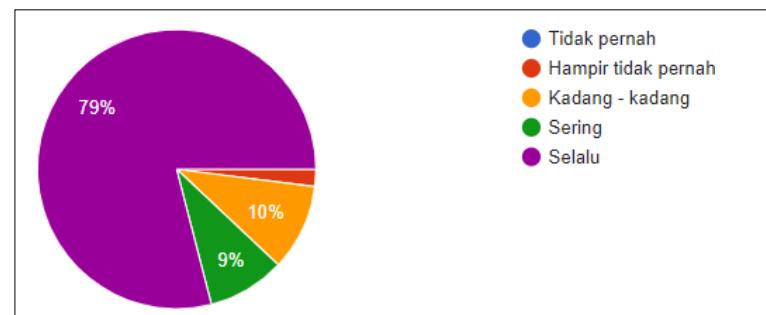
**Gambar 9** Pemasangan Spion

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui seberapa sering pengendara sepeda motor melengkapi persyaratan teknis diantaranya lampu utama dan lampu rem.



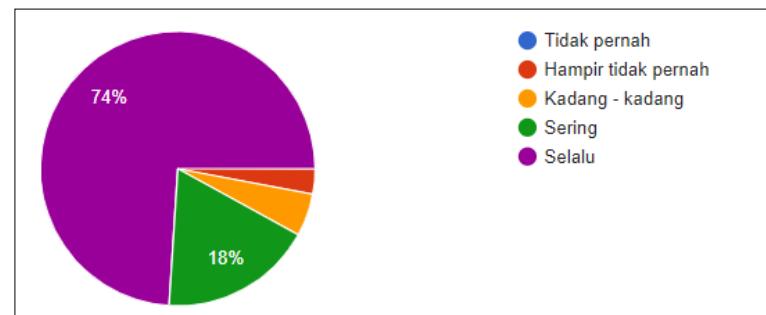
**Gambar 10** Kendaraan dilengkpi Lampu Utama dan Lampu Rem

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui apakah pengendara sepeda motor selalu memiliki surat tanda kendaraan berupa Surat Izin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan.



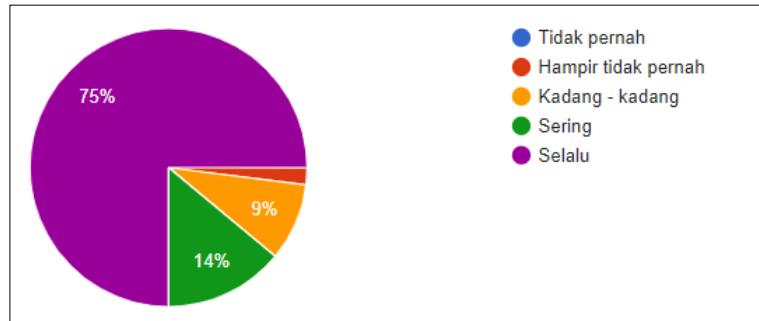
**Gambar 11** Kepemilikan Surat Tanda Kendaraan (SIM dan STNK)

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui pengendara sepeda motor melengkapi persyaratan teknis diantaranya melengkapi lampu penunjuk arah.



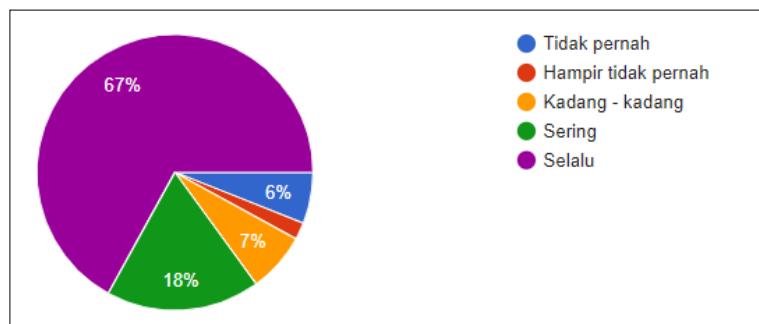
**Gambar 12** Pemasangan Lampu Penunjuk Arah

Pengendara sepeda motor melengkapi persyaratan teknis diantaranya menggunakan helm Standar Nasional Indonesia.



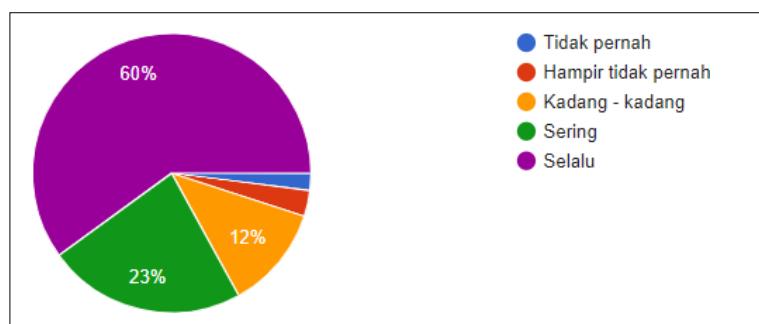
**Gambar 13** Penggunaan Helm SNI

Karakteristik responden ini dibuat untuk mengetahui pengendara sepeda motor seberapa sering pengendara sepeda motor mematuhi peraturan lalu lintas untuk menyalakan lampu utama saat hujan, berkabut, malam maupun siang hari.



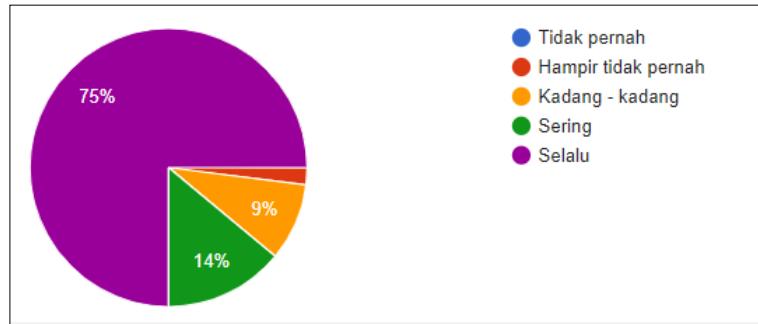
**Gambar 14** Lampu Utama

Karakteristik ini dibuat untuk mengetahui seberapa sering pengendara sepeda motor mematuhi peraturan lalu lintas menyalakan lampu sein saat berbelok agar terhindarnya dari kecelakaan karena lalai tidak menyalakan lampu penunjuk arah saat berbelok.



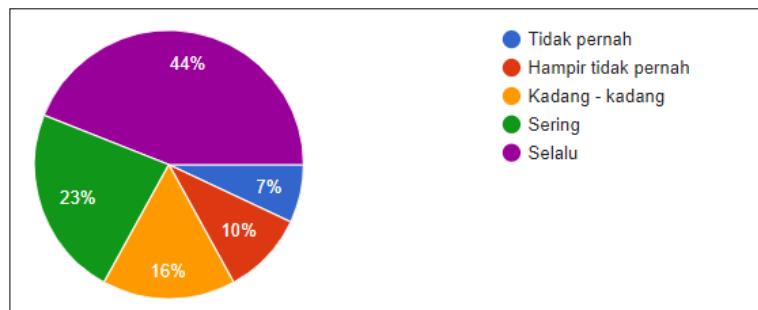
**Gambar 15** Lampu Penunjuk Arah (Sein) Saat Berbelok

Pengendara sepeda motor patuh terhadap kepatuhan lalu lintas membawa Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat tanda Nomor Kendaraan (STNK). Karakteristik ini berfungsi untuk bukti kompetensi mengemudi dan mengetahui identitas kendaraan.



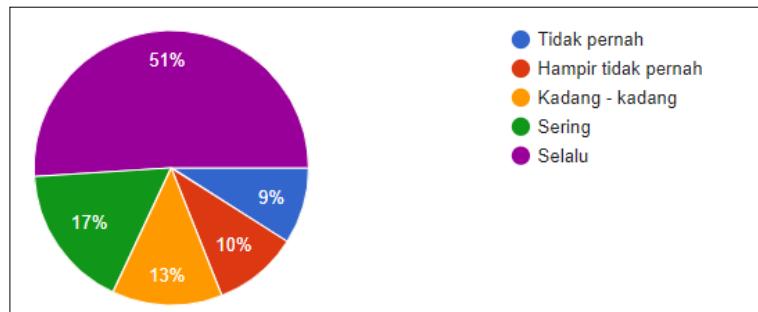
**Gambar 16** Surat Izin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan

Pengendara sepeda motor mematuhi peraturan kepatuhan lalu lintas untuk tidak membawa penumpang lebih dari satu orang.



**Gambar 17** Penumpang Lebih Satu Orang

Pengendara sepeda motor patuh terhadap kepatuhan lalu lintas diantaranya tidak mengendarai dengan kecepatan wajar (tidak ugal-ugalan).



**Gambar 18** Mengendarai Dengan Kecepatan Wajar

#### 4.1 Uji Validitas dan Reliabilitas

Uji validitas dilakukan untuk mengetahui layak dan tidaknya dari pertanyaan yang telah diisi oleh responden. Uji validitas dilakukan dengan mengkorelasikan hasil jawaban tiap butir pernyataan dengan nilai total dari 100 responden.

Uji reliabilitas dilakukan untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel. Uji reliabilitas dilakukan dengan menggunakan rumus Cronbach's Alpha terhadap data yang diperoleh dari 100 responden.

## 4.2. Hasil Uji Validitas

Pengujian validitas pada masing-masing data pemahaman peraturan, persyaratan teknis dan kepatuhan terhadap lalu lintas yang didapatkan dari hasil penyebaran kuesioner dengan tingkat kepercayaan yang digunakan pada penelitian ini yaitu 95%. Hasil uji validitas kuesioner dapat dilihat pada Tabel 2.

**Tabel 2** Hasil Uji Validitas Pemahaman Peraturan Pengguna Sepeda Motor

No.	Pertanyaan	r hitung	r tabel	Katagori
1	Mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan	0,713	0.1966	VALID
2	Tidak merokok, mengkonsumsi minuman keras (alkohol) saat berkendara, dan menerima pesan/ panggilan telpon ketika berkendara	0,220		VALID
3	Berhenti ketika lampu merah menyala (meskipun tidak ada kendaraan lain)	0,802		VALID
4	Memahami fungsi rambu lalu lintas	0,761		VALID
5	Memahami fungsi marka jalan (tidak menyalip melewati garis menerus)	0,692		VALID

**Tabel 3** Hasil Uji Validitas Persyaratan Teknis Berkendara Sepeda Motor

No.	Pertanyaan	r hitung	r tabel	Katagori
1	Memasang spion	0,740	0.1966	VALID
2	Kendaraan dilengkapi lampu utama dan lampu rem	0,797		VALID
3	Menyalakan lampu utama (saat hujan, berkabut, malam dan siang hari)	0,660		VALID
4	Memasang lampu penunjuk arah (Sein)	0,748		VALID
5	Menggunakan helm SNI	0,646		VALID

**Tabel 4** Hasil Uji Validitas Kepatuhan Lalu Lintas Berkendara Pengguna Sepeda Motor

No.	Pertanyaan	r hitung	r tabel	Katagori
1	Memiliki surat tanda kendaraan (SIM dan STNK)	0,854	0.1966	VALID
2	Menyalakan lampu penunjuk arah (sein) saat berbelok	0,751		VALID
3	Membawa SIM dan STNK	0,850		VALID
4	Tidak membawa penumpang melebihi 1 orang	0,740		VALID
5	Tidak mengemudi ugal-ugalan/mengebut	0,216		VALID

Hasil perhitungan uji validasi terhadap masing-masing pertanyaan menunjukkan bahwa seluruh item kuesioner semuanya valid. Item kuesioner

dinyatakan valid karena  $r$  hitung tersebut lebih besar dari  $r$  tabel dengan tingkat kepercayaan 95% yakni sebesar 0,1966.

### 4.3. Hasil Uji Reliabilitas

Hasil pengujian reliabilitas disampaikan pada Tabel 5 dan Tabel 6.

**Tabel 5** Hasil Uji Reliabilitas Pemahaman Peraturan Pengguna Sepeda Motor

No	Pertanyaan	r hitung	Katagori
1	Mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan	0,624	Tingkat reliabilitas kuat
2	Tidak merokok, mengkonsumsi minuman keras (alkohol) saat berkendara, dan menerima pesan/panggilan telpon ketika berkendara		
3	Berhenti ketika lampu merah menyala (meskipun tidak ada kendaraan lain)		
4	Memahami fungsi rambu lalu lintas		
5	Memahami fungsi marka jalan (tidak menyalip melewati garis menerus)		

**Tabel 6** Hasil Uji Reliabilitas Persyaratan Tekni Berkendara Pengguna Sepeda Motor

No.	Pertanyaan	r hitung	Katagori
1	Memasang spion	0,760	Tingkat Reliabilitas Kuat
2	Kendaraan dilengkapi lampu utama dan lampu rem		
3	Menyalakan lampu utama (saat hujan, berkabut, malam dan siang hari)		
4	Memasang lampu penunjuk arah (Sein)		
5	Menggunakan helm SNI		

No.	Pertanyaan	r hitung	Keterangan
1	Memiliki surat tanda kendaraan (SIM dan STNK)	0,705	Tingkat Reliabilitas Kuat
2	Menyalakan lampu penunjuk arah (sein) saat berbelok		
3	Membawa SIM dan STNK		

4	Tidak membawa penumpang melebihi 1 orang		
5	Mengemudi ugal-ugalan/mengebut		

**Tabel 7** Hasil Uji Reliabilitas Kepatuhan Lalu Lintas Berkendara Pengguna Sepeda Motor

Hasil perhitungan uji reliabilitas terhadap masing-masing pertanyaan menunjukkan bahwa seluruh item kuesioner menunjukkan kategori tingkat reliabilitas kuat karena nilai  $r$  hitung  $> 0,6$ .

#### 4.4. Deskripsi Indikator

Deskripsi indikator masing-masing variabel (pemahaman peraturan berkendara sepeda motor, persyaratan teknis berkendara sepeda motor, dan kepatuhan lalu lintas) dideskripsikan dengan melihat nilai rata-rata.

##### 4.4.1 Deskripsi Indikator Pemahaman Berkendara Pengguna Sepeda Motor

Indikator pemahaman peraturan berkendara pengguna sepeda motor dengan lima pertanyaan. Indikator pemahaman berkendara pengguna sepeda motor dideskripsikan dengan melihat nilai rata-rata yang dihasilkan dari masing-masing indikator. Indikator, dapat dilihat pada Tabel dibawah ini.

**Tabel 8** Indikator Pemahaman Berkendara Pengguna Sepeda Motor

No	Indikator Pemahaman Lalu Lintas	Mean	Std. Deviation
1	Mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan	4,37	0.917
2	Tidak merokok, mengkonsumsi minuman keras (alkohol) saat berkendara, dan menerima pesan/panggilan telpon ketika berkendara	3,66	1.380
3	Berhenti ketika lampu merah menyala (meskipun tidak ada kendaraan lain)	4,22	0.945
4	Memahami fungsi rambu lalu lintas	4,42	0.819
5	Memahami fungsi marka jalan (tidak menyalip melewati garis menerus)	3,95	0.947

Berdasarkan pada Tabel diatas terdapat nilai rata-rata dari setiap indikator pemahaman berkendara pengguna sepeda motor. Indikator yang memiliki nilai rata-rata besar yaitu memahami fungsi rambu lalu lintas sebesar 4,42. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor paham ketika berkendara, karena nilai rata-rata berada pada nilai 4,21 – 5,00 yang memiliki kriteria sangat baik.

##### 4.4.2 Deskripsi Indikator Persyaratan Teknis Berkendara Pengguna Sepeda Motor

Indikator persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor dengan lima pertanyaan. Indikator persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor dideskripsikan dengan melihat nilai rata-rata yang dihasilkan dari masing-masing indikator. Dapat dilihat pada table dibawah ini.

**Tabel 9** Indikator Persyaratan Teknis Berkendara Pengguna Sepeda Motor

No	Indikator Persyaratan Teknis	Mean	Std. Deviation	Variance
1	Memasang spion	4,55	1.058	1.119
2	Kendaraan dilengkapi lampu utama dan lampu rem	4,76	0,683	0.467
3	Menyalakan lampu utama (saat hujan, berkabut, malam dan siang hari)	4,63	0,761	0.579
4	Memasang lampu penunjuk arah (Sein)	4,66	0.699	0.489
5	Menggunakan helm SNI	4.62	0.708	0.501

Berdasarkan pada table diatas terdapat nilai rata-rata dari setiap indikator persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor. Indikator yang memiliki nilai rata-rata besar yaitu kendaraan dilengkapi lampu utama dan lampu rem sebesar 4,76. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor paham melaksanakan persyaratan teknis ketika berkendara, karena nilai rata-rata berada pada nilai 4,21 – 5,00 yang memiliki kriteria sangat baik.

#### 4.4.3 Deskripsi Indikator Kepatuhan Terhadap Lalu Lintas

Indikator persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor dengan lima pertanyaan. Indikator persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor dideskripsikan dengan melihat nilai rata-rata yang dihasilkan dari masing-masing indikator. Dapat dilihat dibawah ini.

**Tabel 10** Indikator Kepatuhan Terhadap Lalu Lintas

No	Indikator Persyaratan Teknis	Mean	Std. Deviation	Variance
1	Memiliki surat tanda kendaraan (SIM dan STNK)	4.40	1.064	1.131
2	Menyalakan lampu penunjuk arah (sein) saat berbelok	4.40	0.888	0.788
3	Membawa SIM dan STNK	4.28	1.045	1.093
4	Tidak membawa penumpang melebihi 1 orang	3.89	1.246	1.553
5	Tidak mengemudi ugal-ugalan/mengebut	3,95	1.336	1.785

Berdasarkan pada tabel diatas terdapat nilai rata-rata dari setiap indikator kepatuhan terhadap lalu lintas. Indikator yang memiliki nilai rata-rata besar yaitu memiliki surat tanda kendaraan (SIM dan STNK) dan menyalakan lampu penunjuk arah (sein) saat berbelok sebesar 4,40. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor patuh terhadap kepatuhan lalu lintas, karena nilai rata-rata berada pada nilai 4,21 – 5,00 yang memiliki kriteria sangat baik.

#### 4.5. Deskripsi Pemahaman Berkendara Pengguna Sepeda Motor

Pemahaman peraturan berkendara pengguna sepeda motor dengan lima pertanyaan yaitu mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan, tidak merokok, mengkonsumsi alkohol, menerima pesan saat mengemudi, memahami fungsi lampu lalu lintas, memahami fungsi rambu lalu lintas, fungsi marka jalan.

##### 4.5.1 Pengurangan Kecepatan Saat Mendekati Penyebrangan Jalan

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan dapat dilihat pada Tabel 12.

**Tabel 12** Pengurangan Kecepatan Saat Mendekati Penyebrangan Jalan

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	1	1%	100	437	87.4
2	4	4%			
3	12	12%			
4	23	23%			
5	60	60%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 12 mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan hasil yang diperoleh sebesar 87,4%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu memahami ketika berkendara yaitu mengurangi kecepatan saat mendekati penyebrangan jalan.

##### 4.5.2 Pemahaman Aktivitas Ketika Berkendara

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan tidak merokok, mengkonsumsi alkohol, menerima pesan saat mengemudi dapat dilihat pada Tabel 13.

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	10	10%	100	367	73.4
2	9	9%			
3	27	27%			
4	12	12%			
5	42	42%			

Total	100	100%			
-------	-----	------	--	--	--

**Tabel 13** Pemahaman Aktivitas Ketika Berkendara

Berdasarkan Tabel 13 motor hasil yang diperoleh sebesar 73,4%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu memahami ketika berkendara yaitu selalu paham aktivitas ketika berkendara.

#### 4.5.3 Pemahaman Fungsi Lampu Lalu Lintas

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan pemahaman fungsi lampu lalu lintas dapat dilihat pada Tabel 14.

**Tabel 14** Pemahaman Fungsi Lampu Lalu Lintas

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	2	2%	100	443	88.6
2	4	4%			
3	7	7%			
4	23	23%			
5	64	64%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 14 hasil yang diperoleh sebesar 88,6%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu memahami ketika berkendara yaitu paham terhadap fungsi lampu lalu lintas.

#### 4.5.4 Pemahaman Fungsi Rambu Lalu Lintas

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan pemahaman rambu lalu lintas dapat dilihat pada Tabel 15.

**Tabel 15** Fungsi Rambu Lalu Lintas

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	1	1%	100	441	88.2
2	1	1%			
3	12	12%			
4	28	28%			
5	58	58%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 15 hasil yang diperoleh sebesar 88,2%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu memahami ketika berkendara yaitu paham terhadap fungsi rambu lalu lintas.

#### 4.5.5 Fungsi Marka Jalan

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan pemahaman fungsi marka jalan dapat dilihat pada Tabel 16.

**Tabel 16** Fungsi Marka Jalan

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	1	1%	100	394	78.8
2	6	6%			
3	25	25%			
4	34	34%			
5	34	34%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 16 hasil yang diperoleh sebesar 78,8%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu memahami ketika berkendara yaitu paham terhadap fungsi marka jalan.

#### 4.6. Deskripsi Persyaratan Teknis Berkendara Pengguna Sepeda Motor

Pertanyaan pemahaman persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor dengan lima pertanyaan yaitu memasang spion, kendaraan dilengkapi lampu utama dan lampu rem, menyalakan lampu utama (saat hujan, berkabut, malam, dan siang hari), memasang lampu penunjuk arah (sein), menggunakan helm Standar Nasional Indonesia.

##### 4.6.1 Pemasangan Spion

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan memasang spion dapat dilihat pada Tabel 17.

**Tabel 17** Pemasangan Spion

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	5	5%	100	455	91
2	2	2%			
3	6	6%			
4	4	4%			
5	83	83%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 17 hasil yang diperoleh sebesar 91% dan total skor. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu paham melaksanakan persyaratan teknis ketika berkendara yaitu memasang spion.

#### 4.6.2 Perlengkapan Lampu Utama dan Lampu Rem

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan kendaraan dilengkapi lampu utama dan lalu rem dapat dilihat pada Tabel 18

**Tabel 18** Perlengkapan Lampu Utama dan Lampu Rem

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	-	-	100	474	94.8
2	4	4%			
3	5	5%			
4	4	4%			
5	87	88%			
Total	100	101%			

Berdasarkan hasil Tabel 4.16 hasil yang diperoleh sebesar 94,8%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu paham melaksanakan persyaratan teknis ketika berkendara yaitu kendaraan dilengkapi dengan lampu utama dan lampu rem.

#### 4.6.3 Lampu Utama

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan menyalaikan lampu utama dapat dilihat pada Tabel 19.

**Tabel 19** Lampu Utama

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Skala	Total Skor	%
1	-	-	1	465	93
2	2	2%	2		
3	10	10%	3		
4	9	9%	4		
5	79	79%	5		
Total	100	100%	Total		

Berdasarkan hasil Tabel 19 hasil yang diperoleh sebesar 93%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu paham melaksanakan persyaratan teknis ketika berkendara yaitu menyalaikan lampu utama.

#### 4.6.4 Lampu Penunjuk Arah

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan memasang lampu penunjuk arah dapat dilihat pada Tabel 20.

**Tabel 20** Lampu Penunjuk Arah

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	-	-			
2	3	3%			
3	5	4%			
4	18	16%			
5	74	77%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 20 hasil yang diperoleh sebesar 92,6%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu paham melaksanakan persyaratan teknis ketika berkendara yaitu memasang lampu penunjuk arah (sein).

#### 4.6.5 Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan menggunakan helm standar nasional Indonesia dapat dilihat pada Tabel 21.

**Tabel 21** Penggunaan Helm Standar Nasional Indonesia

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	-	-			
2	2	1%			
3	9	10%			
4	14	15%			
5	75	74%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 21 hasil yang diperoleh sebesar 92,4%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu paham melaksanakan persyaratan teknis ketika berkendara yaitu menggunakan helm standar nasional Indonesia.

#### 4.7 Deskripsi Pertanyaan Pada Kepatuhan Lalu Lintas

Pertanyaan berkendara pengguna sepeda motor terhadap kepatuhan lalu lintas dengan lima pertanyaan yaitu memiliki surat tanda kendaraan, menyalakan lampu penunjuk arah (Sein) saat berbelok, membawa surat izin mengemudi dan surat tanda nomor kendaraan, tidak membawa penumpang melebihi satu orang, mengendarai dengan kecepatan wajar yang dinilai dengan lima skala dapat dilihat sebagai berikut.

#### 4.7.1 Kepemilikan Surat Tanda Kendaraan (SIM dan STNK)

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan memiliki surat tanda kendaraan dapat dilihat pada Tabel 20.

**Tabel 22** Kepemilikan Surat Tanda Kendaraan

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	6	6%	100	438	87,6
2	2	2%			
3	7	7%			
4	18	18%			
5	67	67%			
Total	85	100%			

Berdasarkan Tabel 22 hasil yang diperoleh sebesar 87,6%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu patuh terhadap lalu lintas yaitu memiliki surat tanda kendaraan.

#### 4.7.2 Lampu Penunjuk Arah (Sein) Saat Berbelok

Persentase yang diberikan oleh responden pada pertanyaan menyalakan lampu penunjuk arah dapat dilihat pada Tabel 23.

**Tabel 23** Lampu Penunjuk Arah (Sein)

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	2	2%	100	436	87.2
2	3	3%			
3	12	12%			
4	23	23%			
5	60	60%			
Total	100	100%			

Berdasarkan hasil Tabel 23 hasil yang diperoleh sebesar 87,2%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu patuh terhadap lalu lintas yaitu menyalakan lampu penunjuk arah (sein).

#### 4.7.3 Surat Izin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan

Persentase dan skala respon yang diberikan oleh responden pada pertanyaan membawa surat izin mengemudi dan surat tanda nomor kendaraan dapat dilihat pada Tabel 24.

**Tabel 24** Surat Izin Mengemudi dan Surat Tanda Nomor Kendaraan

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	3	3%	100	426	

2	6	6%			85.2
3	13	13%			
4	18	18%			
5	60	60%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 24 hasil yang diperoleh sebesar 85,2%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu patuh terhadap lalu lintas yaitu membawa surat izin mengemudi dan surat tanda nomor kendaraan.

#### 4.7.4 Penumpang Melebihi Satu Orang

Persentase dan skala respon yang diberikan oleh responden pada pertanyaan tidak membawa penumpang melebihi satu orang dapat dilihat pada Tabel 25.

**Tabel 25** Penumpang Melebihi Satu Orang

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	7	7%	100	387	77.4
2	10	10%			
3	16	16%			
4	23	23%			
5	44	44%			
Total	100	100%			

Berdasarkan hasil Tabel 25 hasil yang diperoleh sebesar 77,4%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu patuh terhadap lalu lintas yaitu tidak membawa penumpang melebihi satu orang.

#### 4.7.5 Kecepatan Wajar

Persentase dan skala respon yang diberikan oleh responden pada pertanyaan mengendarai dengan kecepatan wajar dapat dilihat pada Tabel 24.

**Tabel 26** Mengendarai dengan Kecepatan Wajar

Skala	Tingkat Pemahaman (Responden)	Persentase (%)	Jumlah	Total Skor	%
1	9	9%	100	391	78.2
2	10	10%			
3	13	13%			
4	17	17%			
5	51	51%			
Total	100	100%			

Berdasarkan Tabel 26 hasil yang diperoleh 78,2%. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor selalu patuh terhadap lalu lintas yaitu tidak pernah mengendarai lebih dari kecepatan wajar.

## 4.2 Analisis Regresi Linear Berganda

Model yang digunakan untuk menganalisis pemahaman peraturan dan persyaratan teknis berkendara sepeda motor terhadap kepatuhan lalu lintas menggunakan regresi linear berganda menggunakan SPSS (*Statistical Product and Service Solutios*). Sebelum dianalisis data ditransformasi terlebih dulu dari ordinal menjadi interval pada program Microsoft Excel. Pada saat menganalisis uji regresi linear berganda maka perlu melakukan uji asumsi klasik.

Pengujian asumsi klasik yang pertama yaitu uji multikolinearitas. Hasil uji multikolinearitas dapat dilihat pada Tabel 27.

**Tabel 27** Hasil Uji Multikolonearitas

Coefficients	
Model	Collinearity Statistics
	VIF
Pemahaman peraturan	1.123
Persyaratan teknis	1.123

Berdasarkan pada Tabel 27 hasil uji multikolonearitas nilai VIF berilai kurang dari 10 maka dapat disimpulkan tidak terjadi multikolonearitas, yang berarti model regresi ini merupakan model yang baik.

Pengujian asumsi klasik yang kedua yaitu uji heteroskedastisitas dengan cara uji glejser dapat dilihat pada Tabel 28.

**Tabel 28** Hasil Uji Heteroskedastisitas

Coefficients	
Model	Sig.
Pemahaman Peraturan	0,054
Persyaratan Teknis	0,819

Berdasarkan pada Tabel 28 hasil uji heteroskedastisitas dengan uji glejser dapat dilihat dengan nilai sig. Pada hasil tersebut nilai sig. lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan model regresi ini tidak terjadi heteroskedastisitas.

Pengujian asumsi klasik yang terakhir yaitu uji normalitas dengan uji Kolmogorov smirnov dapat dilihat pada Tabel 29.

**Tabel 29** Hasil Uji Normalitas

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test	
	Unstandardized Residual
N	100
Asymp. Sig. (2-tailed)	0,094

Berdasarkan pada Tabel 29 dapat dilihat dengan nilai sig. pada hasil tersebut nilai sig. lebih besar dari 0,05 maka dapat disimpulkan model regresi ini berdistribusi normal.

Setelah dilakukan uji asumsi klasik maka selanjutnya yaitu uji kelayakan model yang terdiri dari uji t, uji F, dan uji determinasi. Pengujian kelayakan model yang pertama yaitu uji t. Hasil uji t dapat dilihat pada Tabel 28.

**Tabel 30** Hasil Uji t

Coefficients			
Model		t	sig.
(Constant)		2,194	0,031
Pemahaman peraturan		3,538	0,001
Persyaratan teknis		2,040	0,044

Berdasarkan pada Tabel 30 diketahui pemahaman peraturan memiliki nilai sig. 0,001 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t hitung yaitu 3,538 lebih besar dari pada t tabel yaitu 1,985 artinya Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa pemahaman peraturan berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas. Persyaratan teknis memiliki nilai sig. 0,044 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t hitung yaitu 2,040 lebih besar dari pada t tabel yaitu 1,985 artinya Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa persyaratan teknis berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas.

Pengujian kelayakan model yang kedua yaitu uji F. Hasil uji F terdapat pada Tabel 29.

Tabel 29 Hasil Uji F

ANOVA		
Model	F	Sig.
Regression	12,041	0,000

Berdasarkan pada Tabel 29 nilai sig. 0,000 lebih kecil dari nilai alpha 0,05 dan nilai F hitung yaitu 12,041 lebih besar dari F tabel yaitu 3,09. Sehingga dapat disimpulkan pemahaman peraturan dan persyaratan teknis secara simultan (bersama-sama) berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas.

Selanjutnya koefisien determinasi yang ditentukan dengan nilai *R square* dapat dilihat pada Tabel 30.

Tabel 30 Koefisien Determinasi

Model Summary
R Square
0,446

Berdasarkan pada Tabel 30 nilai *R-Square* yang didapatkan yaitu 0,446. Hal ini dapat disimpulkan bahwa pemahaman peraturan dan persyaratan teknis berpengaruh sebesar 44,6% terhadap kepatuhan lalu lintas. Sedangkan sisanya 55,4% dipengaruhi variabel lain yang tidak diteliti .

Setelah dilakukan uji asumsi klasik dan uji kelayakan model maka diperoleh persamaan regresi linear berganda dapat dilihat pada Tabel 31.

Tabel 31 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Coefficients	
Model	Unstandardized Coefficients
	B
(constant)	5.180
Pemahaman peraturan	0.360
Persyaratan teknis	0.222

Nilai koefisien regresi pemahaman peraturan sebesar 0.360 bertanda positif artinya pengaruh pemahaman terhadap kepatuhan lalu lintas searah yaitu jika pemahaman semakin baik akan menyebabkan semakin patuh terhadap lalu lintas dan sebaliknya jika tidak paham akan menyebabkan tidak patuh terhadap lalu lintas.

Nilai koefisien regresi persyaratan teknis sebesar 0.222 bertanda positif artinya pengaruh persyaratan teknis terhadap kepatuhan lalu lintas searah yaitu jika

semakin lengkap persyaratan teknis maka akan menyebabkan semakin patuh terhadap lalu lintas dan sebaliknya jika persyaratan teknis tidak lengkap akan menyebabkan tidak patuh terhadap lalu lintas.

## 4.8 Pembahasan

Berdasarkan hasil pengolahan data didapatkan pembahasan analisis. Pemahaman peraturan berkendara pengguna sepeda motor, persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor, dan kepatuhan terhadap lalu lintas. Berdasarkan penelitian ini memiliki kriteria sangat baik, karena memiliki nilai rata-rata berada pada nilai 4,21 – 5,00.

Berdasarkan analisis penelitian regresi linear berganda pada uji asumsi klasik yang pertama yaitu uji multikolinearitas, pada pengujian ini didapat hasil bahwa model regresi ini merupakan model yang baik karena tidak terjadi multikolonearitas dengan nilai VIF yaitu 1,123 kurang dari 10. Pengujian asumsi klasik yang kedua yaitu uji heteroskedastisitas dengan uji glejser, pada pengujian ini nilai sig. pada pemahaman peraturan yaitu 0,262 dan persyaratan teknis dengan nilai sig. yaitu 0,845 maka, pada hasil tersebut nilai sig. lebih besar dari 0,05 dapat disimpulkan model regresi ini tidak terjadi heteroskedastisitas. Pengujian asumsi klasik yang terakhir yaitu uji normalitas, pada pengujian ini didapat hasil lebih yaitu 0,094 maka pada hasil tersebut nilai sig. lebih besar dari 0,05, dapat disimpulkan model regresi ini berdistribusi normal.

Setelah dilakukan uji asumsi klasik, maka dilakukan uji kelayakan. Pada uji kelayakan yang pertama yaitu uji t. Pada uji t ini diketahui pemahaman peraturan memiliki nilai sig. 0,001 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t hitung yaitu 3,538 lebih besar dari pada t tabel yaitu 1,985 artinya Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa pemahaman peraturan berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas. Persyaratan teknis memiliki nilai sig. 0,044 lebih kecil dari 0,05 dan nilai t hitung yaitu 2,040 lebih besar dari pada t tabel yaitu 1,985 artinya Ho ditolak sehingga dapat disimpulkan bahwa persyaratan teknis berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas. berdasarkan pada uji F nilai sig. 0,000 lebih kecil dari nilai alpha 0,05 dan nilai F hitung yaitu 12,041 lebih besar dari F tabel yaitu 3,09. Sehingga dapat disimpulkan pemahaman peraturan dan persyaratan teknis secara simultan (bersama-sama) berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas. Dan berdasarkan uji koefisien determinasi pada nilai *R square* didapat kesimpulan bahwa pemahaman peraturan dan persyaratan teknis berpengaruh sebesar 44,6%.

Nilai koefisien regresi pemahaman peraturan sebesar 0.360 bertanda positif artinya pengaruh pemahaman terhadap kepatuhan lalu lintas searah yaitu jika pemahaman semakin baik akan menyebabkan semakin patuh terhadap lalu lintas dan sebaliknya jika tidak paham akan menyebabkan tidak patuh terhadap lalu lintas.

Nilai koefisien regresi persyaratan teknis sebesar 0.222 bertanda positif artinya pengaruh persyaratan teknis terhadap kepatuhan lalu lintas searah yaitu jika semakin lengkap persyaratan teknis maka akan menyebabkan semakin patuh terhadap lalu lintas dan sebaliknya jika persyaratan teknis tidak lengkap akan menyebabkan tidak patuh terhadap lalu lintas.

## **BAB 5. REKOMENDASI PENANGANAN KESELAMATAN TRANSPORTASI**

### **5.1 Rekomendasi Pelaksanaan Peningkatan Keselamatan Lalulintas**

Berdasarkan analisis yang telah dilakukan pada pemahaman peraturan dan persyaratan teknis berkendara pengguna sepeda motor terhadap kepatuhan lalu lintas terdapat beberapa rekomendasi penanganan keselamatan transportasi yaitu kebijakan:

1. Edukasi penting dilakukan untuk pengendara sepeda motor dibandingkan mobil serta dapat dilakukan dengan menginformasikan pentingnya kepatuhan berlalulintas.
2. Pemantauan terhadap kepatuhan perlu dilakukan berkala khususnya untuk pengguna sepeda motor dengan menitik beratkan kepada kelengkapan berkendara yang berhubungan terhadap keselamatan.
3. Pemantauan disarankan terfokus pada kelengkapan berkendara atau perilaku yang sangat berhubungan kepada keselamatan seperti spion dan helm.
4. Dinas Perhubungan Bandung perlu terus menerus mensosialisasikan tentang peraturan dan persyaratan teknis berkendara sepeda motor.

## **LAMPIRAN**

Kesepakatan Provinsi Jawa Barat dan Insistut Teknologi Nasional Bandung

KESEPAKATAN BERSAMA  
ANTARA  
PEMERINTAH DAERAH PROVINSI JAWA BARAT  
DENGAN  
INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL  
TENTANG

KERJASAMA DI BIDANG PENDIDIKAN, PELATIHAN, PENELITIAN, PENGABDIAN PADA  
MASYARAKAT DAN PEMBANGUNAN JAWA BARAT

NOMOR : 420/32/Yansos

Pada hari ini, Senin, tanggal tujuh belas bulan Oktober tahun dua ribu enam belas (17-10-2016), bertempat di Bandung, kami yang bertandatangan di bawah ini :

- I. AHMAD HERYAWAN : Gubernur Jawa Barat, berkedudukan di Bandung, Jalan Diponegoro Nomor 22, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Pemerintah Daerah Provinsi Jawa Barat, selanjutnya disebut PIHAK KESATU.
- II. DR. Ir. IMAM ASCHURI, MT : Rektor Institut Teknologi Nasional, berkedudukan di Bandung, Jalan PHH. Hasan Mustopa Nomor 23, dalam hal ini bertindak untuk dan atas nama Institut Teknologi Nasional, selanjutnya disebut PIHAK KEDUA.

PIHAK KESATU dan PIHAK KEDUA selanjutnya secara bersama-sama dalam Kesepakatan Bersama ini disebut PARA PIHAK.

Terlebih dahulu PARA PIHAK menerangkan hal-hal sebagai berikut :

1. Dalam mewujudkan Provinsi Jawa Barat sebagai Provinsi Termaju di Indonesia, PIHAK KESATU telah menetapkan kebijakan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Provinsi Jawa Barat Tahun 2005-2025 berdasarkan Peraturan Daerah Provinsi Jawa Barat Nomor 9 Tahun 2008 Jo. Nomor 24 Tahun 2010, yang pencapaiannya memerlukan peran serta seluruh pemangku kepentingan (stakeholders), termasuk Perguruan Tinggi.
2. PIHAK KEDUA merupakan penyelenggara Pendidikan Tinggi yang menyelenggarakan fungsi Tridharma Perguruan Tinggi, meliputi pendidikan, penelitian dan pengabdian pada masyarakat, yang berkomitmen untuk meningkatkan perannya dalam pelaksanaan pembangunan di Jawa Barat.
3. PARA PIHAK menyadari perlunya optimalisasi Program Tridharma Perguruan Tinggi yang dilaksanakan oleh PIHAK KEDUA bersinergi dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Provinsi Jawa Barat sebagaimana dimaksud pada angka 1 (satu), sehingga memberikan kontribusi yang optimal terhadap pencapaian Visi Jawa Barat.

Berdasarkan hal-hal tersebut, PARA PIHAK sesuai dengan kedudukan dan kewenangan masing-masing, sepakat untuk mengadakan Kesepakatan Bersama tentang Kerjasama di Bidang Pendidikan, Pelatihan, Penelitian, Pengabdian pada Masyarakat dan Pembangunan Jawa Barat (selanjutnya disebut Kesepakatan Bersama), dengan ketentuan dan syarat-syarat sebagai berikut :

**Pasal 1  
MAKSUD DAN TUJUAN**

- (1) Maksud Kesepakatan Bersama ini adalah melaksanakan kerjasama secara terpadu, sinergis, dan berkesinambungan di bidang pendidikan, pelatihan, penelitian, pengabdian pada masyarakat dan pembangunan Jawa Barat.
- (2) Tujuan Kesepakatan Bersama ini adalah untuk meningkatkan peran Perguruan Tinggi dalam pelaksanaan pembangunan di Jawa Barat, sebagai implementasi Tri Dharma Perguruan Tinggi.

**Pasal 2  
OBJEK**

Objek Kesepakatan Bersama ini adalah sinergitas pelaksanaan Program Tri Dharma Perguruan Tinggi dengan Rencana Pembangunan Jangka Panjang Provinsi Jawa Barat Tahun 2005-2025.

**Pasal 3  
RUANG LINGKUP**

- (1) Ruang lingkup Kesepakatan Bersama ini, meliputi :
  - a. peningkatan kerjasama di bidang pendidikan dan pelatihan;
  - b. pengembangan kegiatan penelitian di berbagai bidang yang dikembangkan oleh PIHAK KEDUA sebagai institusi Perguruan Tinggi;
  - c. peningkatan pengabdian PIHAK KEDUA terhadap masyarakat dan Daerah di berbagai bidang yang dikembangkan oleh PIHAK KEDUA, sesuai Fakultas dan lembaga yang dimiliki PIHAK KEDUA;
  - d. penerapan konsep penelitian dalam pelaksanaan pembangunan Jawa Barat; dan
  - e. peningkatan kerjasama di bidang lainnya yang disepakati, sesuai dengan kebutuhan PARA PIHAK.
- (2) Kegiatan-kegiatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dilaksanakan secara bertahap sesuai dengan prioritas kebutuhan dan kemampuan PARA PIHAK, berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.

**Pasal 4  
PELAKSANAAN**

- (1) PARA PIHAK secara bersama-sama menyusun perencanaan pelaksanaan kerjasama bidang pendidikan, penelitian, pengabdian pada masyarakat dan pembangunan di Jawa Barat, sesuai ruang lingkup kerjasama sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.

- (2) PARA PIHAK dalam pelaksanaan Kesepakatan Bersama ini berpedoman pada keterpaduan perencanaan dalam penyelenggaraan kegiatan, berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- (3) Dalam pelaksanaan kerjasama di bidang pendidikan, penelitian, pengabdian pada masyarakat dan pembangunan di Jawa Barat, masing-masing Pihak menunjuk/menugaskan Unit Kerja sebagai *leading sector* dalam melaksanakan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.
- (4) Kesepakatan Bersama ini ditindaklanjuti dengan Perjanjian Kerjasama yang lebih teknis dan operasional, sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

**Pasal 5**  
**JANGKA WAKTU**

Kesepakatan Bersama ini berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) tahun sejak ditandatangani dan dapat diperpanjang sesuai kesepakatan PARA PIHAK, dengan ketentuan setiap tahun diadakan evaluasi untuk menentukan langkah-langkah tindak lanjut.

**Pasal 6**  
**KORESPONDENSI**

- (1) Untuk kepentingan surat-menyurat dalam pelaksanaan Kesepakatan Bersama ini, PARA PIHAK menunjuk wakil masing-masing sebagai berikut :

**PEMERINTAH DAERAH PROVINSI JAWA BARAT**

Tujuan	: Biro Pelayanan Sosial Dasar Sekretariat Daerah Provinsi Jawa Barat
Alamat	: Jalan Diponegoro Nomor 22 Bandung
Telepon	: (022)-4232448 – 4233347 – 4230963
Faksimili	: (022)-4230485
Email	: perencanaanysos@gmail.com

**INSTITUT TEKNOLOGI NASIONAL**

Tujuan	: Rektor Institut Teknologi Nasional
Alamat	: Jalan PH. Mustafa Nomor 23 Bandung
Telepon	: (022) - 7272215
Faksimili	: (022) - 7202892
Email	: humas@itnas.ac.id

- (2) Dalam hal terjadi perubahan alamat sebagaimana dimaksud pada ayat (1) atau alamat terakhir yang tercatat pada PARA PIHAK, maka perubahan harus diberitahukan secara tertulis kepada Pihak lain, paling lambat 5 (lima) hari kerja sebelum perubahan alamat dimaksud berlaku efektif.
- (3) Dalam hal perubahan alamat sebagaimana dimaksud pada ayat (2) tidak diberitahukan, maka surat-menyurat atau pemberitahuan dengan pengiriman yang ditujukan kepada alamat di atas atau alamat terakhir yang diketahui/tercatat pada PARA PIHAK sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dianggap telah diberikan sebagaimana mestinya.