

Analisis Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Terhadap Pengetahuan Berkendara di Simpang Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul

Analysis of Factors Causes Traffic Accidents Towards Driving Knowledge in Signalized Intersection of Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul

Vinny Anggrainie, Noor Mahmudah, Muchlisin

Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Yogyakarta

Abstrak. Jalan Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul merupakan jalan lokal primer yang memiliki dua simpang yang saling berdekatan dan cenderung terjadi pelanggaran lalu lintas yang dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu diperlukan analisis perilaku berkendara terhadap faktor penyebab kecelakaan lalu lintas karena pengguna. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah observasi pada daerah studi, kemudian dilanjutkan dengan wawancara secara langsung menggunakan statistik kuisisioner kepada pengguna jalan di daerah studi, dan untuk pengolahan data digunakan analisis regresi linear. Hasil penelitian ini menunjukkan terdapat 3.539 pelanggaran yang terjadi di daerah studi dalam waktu 60 menit. Jenis kecelakaan terbanyak adalah tabrakan depan-samping, kendaraan yang sering mengalami kecelakaan adalah sepeda motor, korban terbanyak menurut jenis kelamin adalah laki-laki dan korban paling banyak mengalami luka ringan. Pengertian pengetahuan berkendara yang baik didominasi oleh jenis kelamin perempuan dan menurut rentang umur berkisar antara 41-50 tahun. Terdapat pengaruh yang signifikan antara faktor kecelakaan terhadap pengetahuan berkendara berdasarkan faktor umur. Hasil analisis terhadap faktor kecelakaan terhadap pengetahuan berkendara berdasarkan faktor jenis pekerjaan mendapatkan hasil yang tidak signifikan atau tidak berpengaruh. Penelitian ini menunjukkan perlu adanya sosialisasi, edukasi dan kampanye kesadaran keselamatan di simpang bersinyal guna meningkatkan perilaku mengemudi yang baik di daerah studi.

Kata Kunci : Analisis, Kecelakaan, Lalu lintas, Simpang.

Abstract. Sonosewu-Sonopakis street, Kasihan, Bantul is a local road with two adjacent intersections and traffic violations that can cause traffic accident. Therefore, it is necessary to analyze the behavior of the factors causing traffic accidents. The method used in this research is observation, then it is equipped with directly interviews to the respondents by users questionnaires at study area. Data processing method in this study is using linear regression analysis. The research results indicated that there are 3.539 violations occurred in the study area it the time period 60 minutes. The types of accidents in this study is mostly a front-side and the vehicles that often have an accident is motorcycle. Most victims by gender is male and mostly victims is suffered minor injuries. The well understanding of driving knowledge is dominated by female and according to age ranged from 41-50 years. There is a significant influence between accident factors on knowledge of driving based on age. Based on the analysis, there is no significant influence between accident factors on the driving knowledge by type of work. Based on the findings of study it is recommended to educate people on road and driver safety through suggest that safety awareness campaign is required to improve driver behaviour in signalized intersection.

Keywords : Accidents, Analysis, Intersection, Traffic.

1 Pendahuluan

Daerah Istimewa Yogyakarta dikenal sebagai kota pendidikan dikarenakan menurut data dari Dinas Pendidikan dan Olahraga Provinsi D. I. Yogyakarta terdapat 129 perguruan tinggi pada tahun 2015. Hal tersebut menyebabkan pendatang untuk memilih

menetap di kota Yogyakarta. Pertumbuhan penduduk yang semakin pesat juga berdampak terhadap meningkatnya jumlah kendaraan dengan pengendara berusia muda.

Menurut Wells, G. R (1993), pertumbuhan kepemilikan kendaraan berpengaruh terhadap persoalan lalu lintas. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Provinsi D. I.

Yogyakarta pada tahun 2015 terdapat jumlah kepemilikan kendaraan sebesar 558.718 unit.

Penelitian ini dilakukan di Simpang Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul, yang terdapat dua simpang yang saling berdekatan dan cenderung terjadi kecelakaan lalu lintas. Dengan demikian perlu dilakukan analisis faktor penyebab kecelakaan terhadap pengetahuan berkendara.

2 Tujuan Penelitian

Berdasarkan permasalahan maka tujuan penelitian adalah:

- a. Mengidentifikasi karakteristik pelanggaran pada daerah studi.
- b. Mengidentifikasi karakteristik kecelakaan pada daerah studi.

- c. Menganalisis hubungan kecelakaan terhadap pengetahuan berkendara.
- d. Mengevaluasi fasilitas jalan pada daerah studi.

3 Tinjauan Pustaka dan Landasan Teori

Karakteristik Kecelakaan

Berdasarkan Peraturan Direktur Jenderal Perhubungan Darat Nomor 523 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum memuat bahwa karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi beberapa jenis dan tipe kecelakaan, yang dapat dilihat pada Tabel 1 dan Tabel 2.

Tabel 1 Klasifikasi Tipe Kecelakaan (Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 523 Tahun 2015)

No.	Jenis	Istilah	Uraian
1.	Ra	<i>Rear-Angle</i>	Kendaraan yang bergerak pada arah yang berbeda, namun bukan dari arah berlawanan
2.	Re	<i>Rear-End</i>	Kendaraan menabrak dari belakang kendaraan lain yang bergerak searah.
3.	Ss	<i>Sideswape</i>	Kendaraan bergerak yang menabrak kendaraan lain dari samping pada saat berjalan pada arah yang sama, atau pada arah yang berlawanan.
4.	Ho	<i>Head-ON</i>	Tabrakan antara yang berjalan pada arah yang berlawanan (tidak sideswape).
5.	Ba	<i>Backing</i>	Tabrakan secara mundur.

Tabel 2 Klasifikasi Jenis Kecelakaan (Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat No. 523 Tahun 2015)

No.	Jenis	Istilah	Uraian
1.	Kecelakaan Tunggal.	KT	Kecelakaan yang terjadi secara tunggal tanpa ada korban lain yang terlibat.
2.	Kecelakaan Pejalan Kaki.	KPK	Kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki sebagai korbannya
3.	Kecelakaan Membelok Dua Kendaraan	KMDK	Kecelakaan yang terjadi pada dua kendaraan yang membelok pada arah.
4.	Kecelakaan Membelok Lebih dari Dua Kendaraan.	KMLDK	Kecelakaan yang terjadi pada lebih dari dua kendaraan yang membelok arah.
5.	Kecelakaan Tanpa Gerakan Membelok Dua Kendaraan	KDK	Kecelakaan pada dua kendaraan yang terjadi tanpa adanya gerakan membelok.
6.	Kecelakaan Tanpa Membelok Lebih dari Dua Kendaraan.	KLDK	Kecelakaan pada lebih dari dua kendaraan yang terjadi tanpa adanya gerakan membelok.

Faktor Penyebab Kecelakaan

Komite Nasional Keselamatan Transportasi menyatakan Inspeksi Keselamatan Jalan adalah audit keselamatan jalan yang dilakukan pada jalan yang telah beroperasi (jalan eksiting). Kecelakaan yang terjadi pada jalan raya umumnya disebabkan oleh beberapa faktor diantaranya adalah faktor manusia, faktor kondisi jalan, faktor kondisi kendaraan, dan juga faktor cuaca.

Menurut Warpani (2002) berdasarkan hasil dari penelitian dan pengamatan, khususnya di Indonesia penyebab utama besarnya angka kecelakaan adalah faktor manusia, baik karena kelalaian, keteledoran, ataupun kelengahan para pengemudi kendaraan maupun pengguna jalan lainnya dalam berlalu lintas.

Menurut Wells (1993) faktor utama penyebab kecelakaan adalah faktor kesalahan pengemudi. Selain itu menurut Indriastuti dkk (2011) pengendara sepeda motor merupakan pengendara yang terlibat kecelakaan paling banyak dibandingkan dengan pengendara lainnya. Suraji, A, dkk (2010) mengatakan pengaruh yang signifikan terhadap kecelakaan sepeda motor adalah kurang disiplinnya pengendara dan juga kecepatan kendaraan yang terlalu tinggi.

Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 523 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum menyatakan bahwa 3 faktor utama penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor lingkungan. Selanjutnya menurut Marsaid dkk (2013) faktor manusia seperti lelah, mengantuk, lengah, mabuk, tidak terampil, tidak tertib dan kecepatan tinggi menyebabkan potensi kecelakaan lalu lintas. Wicaksono dkk (2014) mengatakan bahwa perilaku pengemudi yang kurang antisipasi merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas dan menurut Ambarwati dkk (2010) menunjukkan jenis kelamin juga termasuk ke dalam salah satu faktor yang mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.

Sebagai pengemudi manusia mempunyai faktor psikologis dan faktor fisiologis. Kedua faktor tersebut jika disatukan maka

menghasilkan waktu reaksi. Waktu reaksi meliputi :

- a. *Perception* : yaitu waktu masuknya rangsangan melalui panca indera sehingga dapat menciptakan respon.
- b. *Intellection* : yaitu waktu untuk mengidentifikasi rangsangan.
- c. *Emotion* : yaitu waktu untuk menanggapi rangsangan dan waktu untuk menentukan respon.
- d. *Volition* : yaitu waktu pengambilan tindakan.

Khisty, Jotin dan Lall, Kent (dalam Pamungkas, N. Setiaji, 2014) menyatakan proses pemutusan yang dilakukan oleh seorang pengendara meliputi proses mengindera, menerima, menganalisis, memutuskan, dan menanggapi.

Perilaku Berkendara

Menurut Ajzen (dalam Libania, 2012) latar belakang terbentuknya perilaku adalah *background factor*. *Background factor* adalah sikap, kepribadian, nilai, emosi, dan juga intelegensi (*pesonal background*). Lalu umur, jenis kelamin, etnis, pendidikan, dan agama (*social background*). Kemudian pengalaman, pengetahuan, dan media massa (*informational background*). *Background factors* tersebutlah yang akan mempengaruhi terbentuknya keyakinan seseorang.

Perilaku menggunakan perlengkapan keselamatan dapat diartikan sebagai pemahaman akan adanya resiko kecelakaan yang cukup besar pada pengendara kendaraan bermotor. Bagi pengguna kendaraan bermotor yang belum memahami pentingnya resiko kecelakaan perlu adanya suatu program tertentu yang berguna untuk meningkatkan pemahaman akan adanya resiko kecelakaan dan juga pentingnya perlengkapan keselamatan sehingga dapat diminimalisirkan.

Ariwibowo (2013) mengatakan cara berkendara yang baik adalah dengan menggunakan teknik mengemudi yang baik, memahami dan juga mengikuti aturan-aturan lalu lintas yang berlaku. Menurut Adi, W, dan Susantono, B, (2014) tanpa kesadaran akan pentingnya keselamatan berlalu lintas, maka antar pengguna jalan akan mengalami konflik yang dapat mengakibatkan kecelakaan berlalu lintas. Keselamatan berkendara adalah perilaku

mengedari kendaraan dengan mengutamakan keselamatan diri sendiri dan pengguna jalan lainnya (Prima dkk, 2015).

Menurut Malkhamah dkk., (2013) kampanye keselamatan diperlukan guna meningkatkan perilaku pengemudi terutama di persimpangan bersinyal terutama mengenai gerakan belok kanan dan belok kiri.

Fasilitas Kelengkapan Jalan

a. Rambu-Rambu Lalu Lintas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas ialah rambu lalu lintas merupakan bagian dari perlengkapan jalan yang berbentuk seperti lambang, huruf, angka, kalimat, dan atau perpaduan dari semuanya yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Rambu lalu lintas yang efektif harus memenuhi beberapa aspek seperti memenuhi kebutuhan, menarik perhatian dan mendapat respek pengguna jalan, memberikan pesan yang sederhana dan mudah dimengerti, menyediakan waktu cukup kepada pengguna jalan dalam memberi respon. Pengertian rambu-rambu lalu lintas dapat dilihat pada Tabel 3.

b. Fasilitas Penerangan Jalan

Menurut Standar Nasional Indonesia Nomor 7391 Tahun 2008 tentang Spesifikasi Penerangan Jalan di Kawasan Perkotaan mengatakan bahwa bagian dari bangunan pelengkap jalan yang terletak di kiri atau kanan jalan dan atau di tengah pada bagian median jalan digunakan untuk menerangi jalan maupun lingkungan sekitar jalan yang diperlukan termasuk persimpangan jalan, jalan layang, jembatan, jalan di bawah tanah yang terdiri dari sumber cahaya, elemen optik, dan struktur penopang serta pondasi tiang lampu.

Analisis Statistik dengan Metode Regresi

Metode ini paling banyak digunakan untuk menentukan pengaruh satu variabel independen secara individual dalam menerangkan variasi variabel dependen. Pengujian ini dapat menggunakan pengamatan nilai signifikan t pada tingkat yang digunakan (tingkat sebesar 5%). Analisis ini di dasarkan pada perbandingan antara nilai signifikansi t dengan nilai signifikansis 0,05 dengan beberapa syarat yaitu :

- a. Jika signifikansi $t < 0,05$ maka H_0 ditolak yang berarti variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen.
- b. Jika signifikansi $t > 0,05$ maka H_0 diterima yang berarti variabel independen secara simultan tidak berpengaruh terhadap variabel dependen.

Tabel 3 Jenis Rambu Lalu Lintas (Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014)

No.	Jenis Rambu	Fungsi
1	Rambu Peringatan	Rambu ini berfungsi untuk memberikan peringatan akan kemungkinan ada bahaya di jalan atau tempat berbahaya pada jalan dan menginformasikan jenis bahaya.
2	Rambu Larangan	Rambu ini berfungsi untuk menyatakan larangan terhadap perbuatan yang dilakukan oleh pengguna jalan.
3	Rambu Perintah	Rambu ini berfungsi untuk menyatakan perintah yang wajib dilakukan oleh pengguna jalan.
4	Rambu Petunjuk	Rambu ini berfungsi untuk memberikan petunjuk atau memberikan informasi kepada pengguna jalan.

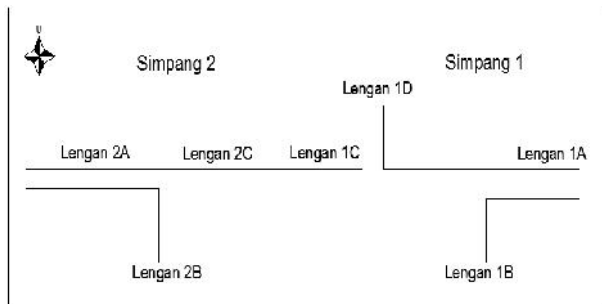
4 Metode Penelitian

Lokasi Penelitian

Penelitian dilakukan di Simpang Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul. Peta dan denah lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 1 dan Gambar 2.

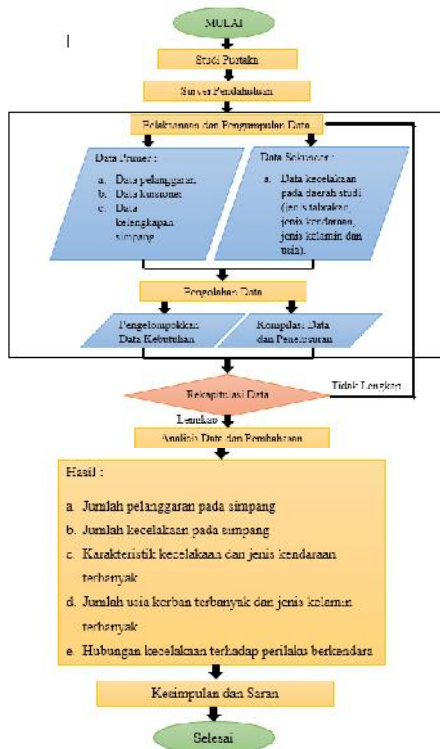


Gambar 1 Peta Lokasi Penelitian
(Sumber : www.earth.google.com, 2017)



Gambar 2 Denah Lokasi Penelitian

Tahap dan Prosedur Penelitian



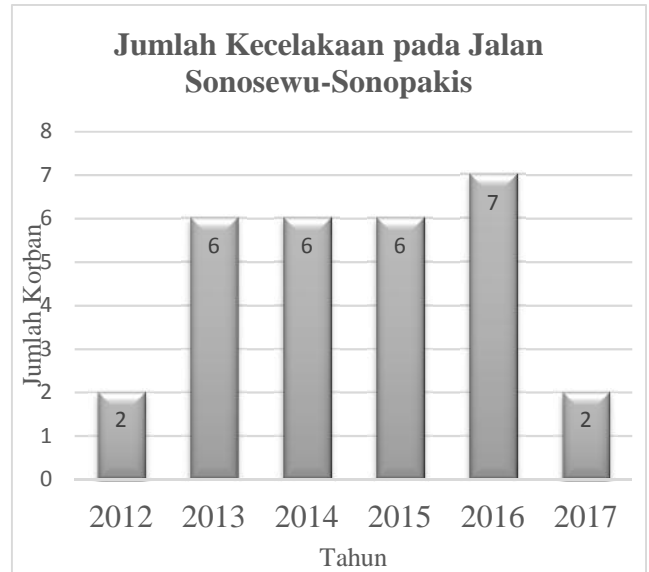
Gambar 3 Denah Lokasi Penelitian

5 Hasil dan Pembahasan

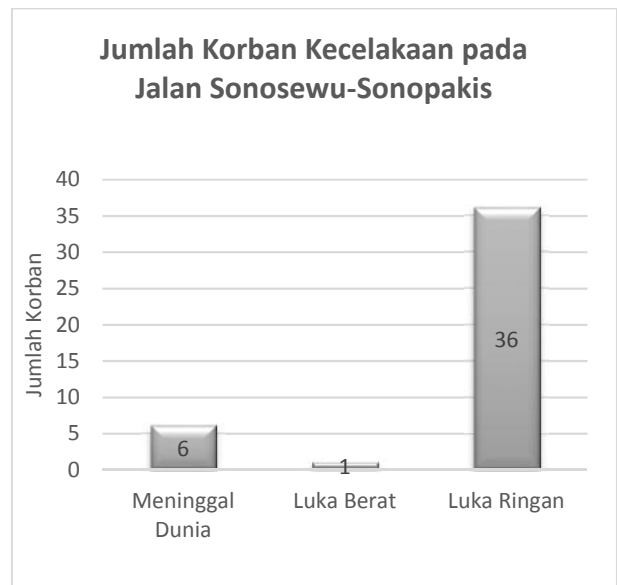
Karakteristik Kecelakaan

a. Jumlah Terjadinya Kecelakaan dan Jumlah Korban

Data penelitian di dapat dari Kepolisian Resort Bantul, jumlah kecelakaan lalu lintas yang dihitung dari tahun 2012-2017 pada jalan Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul adalah sebanyak 29 kecelakaan. Data tersebut dapat dilihat pada Gambar 3 dan Gambar 4.



Gambar 4 Jumlah Kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis
(Sumber : Kepolisian Resort Bantul, 2017)

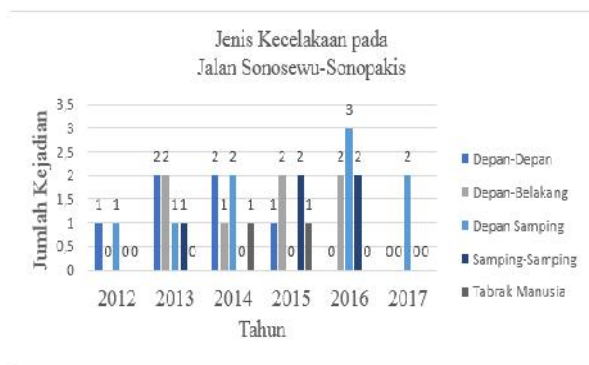


Gambar 5 Jumlah Kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis
(Sumber : Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa korban kecelakaan paling banyak terjadi pada tahun 2016 sebanyak 7 kejadian dan korban kecelakaan paling banyak mengalami luka ringan sebanyak 36 orang.

b. Jumlah Terjadinya Kecelakaan Berdasarkan Jenis Tabrakan dan Jenis Kendaraan

Data yang di dapat dari Kepolisian Resort Bantul, berdasarkan jenis kecelakaan lalu lintas dan jenis kendaraan yang terhitung dari tahun 2012-2017 pada jalan Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul dapat dilihat Gambar 5 dan Gambar 6.



Gambar 6 Jumlah Jenis Kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Sumber : Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Dari data diatas dapat disimpulkan dari jenis tabrakan bahwa kecelakaan paling banyak adalah tabrakan depan samping dengan jumlah kecelakaan 9 kejadian.



Gambar 7 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan Terbanyak pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Dari data diatas dapat disimpulkan dari jenis kendaraan terbanyak yang mengalami

kecelakaan adalah kendaraan sepeda motor dengan jumlah kecelakaan 41 kejadian.

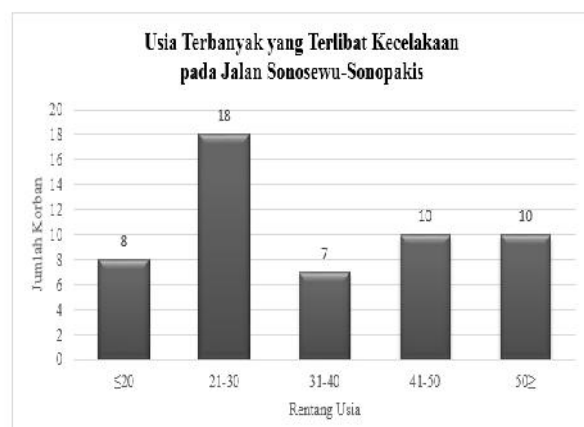
c. Jumlah Terjadinya Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kelamin dan Usia

Data yang di dapat dari Kepolisian Resort Bantul, berdasarkan jenis jenis kelamin dan usia yang terhitung dari tahun 2012-2017 pada jalan Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul dapat dilihat Gambar 7 dan Gambar 8.



Gambar 8 Jumlah Jenis Kelamin pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Dari data diatas dapat disimpulkan dari jenis kelamin korban kecelakaan terbanyak adalah laki-laki dengan jumlah kecelakaan 37 kejadian.



Gambar 9 Jumlah Usia Terbanyak yang terlibat kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Dari data diatas dapat disimpulkan dari rentang usia korban kecelakaan terbanyak adalah 21-30 tahun dengan jumlah kecelakaan 20 kejadian.

Karakteristik Jenis Pelanggaran

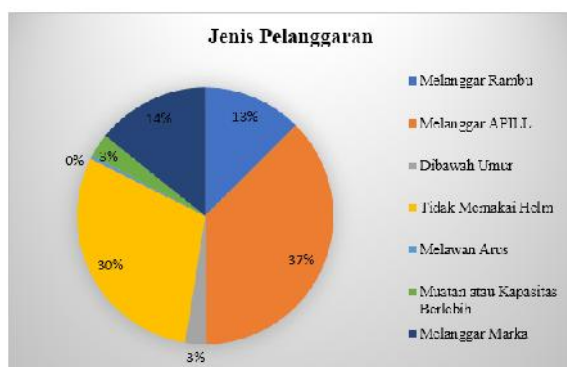
a. Jumlah Pelanggaran yang Terjadi di Daerah Studi

Data ini didapat dari hasil pengamatan langsung di lapangan selama 60 menit. Berikut hasil persentase jumlah pelanggaran yang terjadi di daerah studi dapat dilihat pada Gambar 9 dan Gambar 10.



Gambar 10 Total Pelanggaran di Tiap Lengan

Total pelanggaran di semua lengan berjumlah 3.539 kejadian. Lengan yang paling banyak terjadi pelanggaran yaitu lengan IA dengan persentase 24% atau 841 kejadian.



Gambar 11 Pelanggaran Paling Banyak Terjadi

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi yaitu melanggar APILL dengan persentase 37% atau 1.321 kejadian.

Karakteristik Pengetahuan Berkendara

a. Pengetahuan Berkendara Berdasarkan Umur Koresponden

Data dari kuisisioner ini diambil di daerah studi dengan menentukan koresponden secara acak. Data kuisisioner ini diolah berdasarkan kategori umur koresponden yaitu umur 20 tahun, 21-30 tahun, 31-40 tahun, 41-50 tahun, dan 50 tahun dengan masing-masing kategori

umur berjumlah 10 orang. Berikut hasil kuisisioner dapat dilihat pada Tabel 4.

Tabel 4 Persentase Pengetahuan Berkendara

20 Tahun	21-30 Tahun	31-40 Tahun	41-50 Tahun	50 Tahun
78,5%	76%	73,5%	80%	79,5%

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa pengetahuan berkendara yang baik paling banyak dilakukan oleh koresponden dengan umur 41-50 tahun dengan persentase 79,5%.

b. Pengetahuan Berkendara Berdasarkan Jenis Kelamin Koresponden

Data dari kuisisioner ini diambil di daerah studi dengan menentukan koresponden secara acak. Data kuisisioner ini diolah berdasarkan kategori jenis kelamin koresponden dengan masing-masing kategori jenis kelamin berjumlah 25 orang. Berikut hasil kuisisioner dapat dilihat pada Tabel 5.

Tabel 5 Persentase Pengetahuan Berkendara

Laki-Laki	Perempuan
72,2%	83,4%

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa pengetahuan berkendara yang baik didominasi oleh jenis kelamin perempuan dengan persentase 83,4%.

c. Pengetahuan Berkendara Berdasarkan Jenis Pekerjaan Koresponden

Data dari kuisisioner ini diambil di daerah studi dengan menentukan koresponden secara acak. Data kuisisioner ini diolah berdasarkan kategori jenis pekerjaan. Berikut hasil kuisisioner dapat dilihat pada Tabel 6.

Tabel 6 Persentase Pengetahuan Berkendara

Pelajar	Swasta	Wiraswasta	PNS	Pensiunan	IRT
77,%	77%	79,1%	75,6%	70,0%	81,0%

Dari data diatas dapat disimpulkan bahwa pengetahuan berkendara yang baik didominasi oleh jenis pekerjaan ibu rumah tangga yaitu sebesar 81%.

Analisis Hubungan Kecelakaan Terhadap Perilaku Berkendara

- a. Analisis Hubungan Kecelakaan Terhadap Perilaku Berkendara Berdasarkan Kategori Umur

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Uji linieritas dilakukan dengan pengujian pada *Microsoft Excel* dengan menggunakan *test for linearity* pada taraf signifikan 0,05. Dua variabel dikatakan mempunyai hubungan yang linear bila signifikansi (*linearity*) kurang dari 0,05. Hasil dari uji linieritas dapat dilihat pada Tabel 7.

Tabel 7 Hasil Uji Linieritas pada Kategori Umur

	<i>d</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig. F</i>
	<i>f</i>				
<i>Regression</i>	1	506,01	506,01	22,6	0,0414
		52834	52834	626	04438
<i>Residual</i>	3	66,984	22,328		
		71661	23887		
Total	4	573			

Dari hasil diatas diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,041 dan lebih kecil dari 0,05. Signifikansi kurang dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa antara variable pengetahuan berkendara dan kecelakaan berdasarkan kategori umur terdapat hubungan linear secara signifikan.

- b. Analisis Hubungan Kecelakaan Terhadap Perilaku Berkendara Berdasarkan Kategori Jenis Pekerjaan

Uji linieritas bertujuan untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Uji linieritas dilakukan dengan pengujian pada *Microsoft Excel* dengan menggunakan *test for linearity* pada taraf signifikan 0,05. Dua variabel dikatakan mempunyai hubungan yang linear bila signifikansi (*linearity*) kurang dari 0,05. Hasil dari uji linieritas dapat dilihat pada Tabel 8.

Tabel 8 Hasil Uji Linieritas pada Kategori Jenis Pekerjaan

	<i>d</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Sig. F</i>
	<i>f</i>				
<i>Regression</i>	1	275,313	275,313	3,85	0,14437
		687	218	475	9396
<i>Residual</i>	4	285,687	71,4		
Total	5	561			

Dari hasil diatas diperoleh nilai signifikansi sebesar 0,144 dan lebih besar dari 0,05. Signifikansi lebih dari 0,05 maka dapat disimpulkan bahwa antara variable pengetahuan berkendara dan kecelakaan berdasarkan kategori pekerjaan tidak terdapat hubungan linear secara signifikan.

6 Kesimpulan

Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan di Jalan Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul, didapatkan hasil sebagai berikut :

- a. Kejadian kecelakaan terbanyak terjadi pada tahun 2006 dengan jumlah 7 kejadian. Jumlah korban terbanyak mengalami luka ringan adalah sebesar 36 orang. Jenis tabrakan yang paling banyak terjadi adalah tabrakan depan-samping dengan jumlah kejadian sebesar 9 kejadian. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan sebesar 41 kejadian. Jenis kelamin yang mengalami kecelakaan terbanyak adalah laki-laki dengan jumlah kecelakaan sebesar 37 kejadian. Rentang usia korban kecelakaan paling banyak adalah usia 21-30 tahun dengan jumlah kejadian sebesar 20 kejadian.
- b. Jumlah pelanggaran lalu lintas mencapai 3.638 pelanggaran yang dihitung selama 60 menit. Pelanggaran terbanyak yang dilakukan adalah melanggar APILL. Hal ini menunjukkan bahwa kurang disiplin yang dilakukan oleh pengendara memberikan kontribusi dan pengaruh yang signifikan terhadap terjadinya kecelakaan.

- c. Pengetahuan berkendara yang baik yaitu pada kategori umur 41-50 tahun dengan persentase 79,5%. Pengetahuan berkendara yang baik didominasi oleh jenis kelamin perempuan dengan persentase 83,4%.
- d. Marka jalan pada daerah studi sudah tidak layak dan tidak dapat dilihat dengan jelas. Rambu lalu lintas di daerah studi sudah cukup baik, namun perlu adanya tambahan rambu terutama di kawasan pendidikan. Terdapat beberapa rambu yang tertutup oleh ranting pepohonan. Lampu penerangan jalan di daerah studi tidak memenuhi standar dikarenakan sebagian lampu hanya didapatkan dari rumah-rumah penduduk dan perlu adanya tambahan untuk penerangan.
- e. Dari hasil analisis hubungan kecelakaan terhadap faktor pengetahuan berkendara berdasarkan umur koresponden maka didapatkan hasil yaitu diperoleh nilai sig. = 0,041, yang berarti sig. < dari kriteria signifikan (0,05). Dengan demikian model persamaan regresi berdasarkan data penelitian adalah signifikan atau adanya pengaruh faktor perilaku berkendara terhadap kecelakaan yang terjadi berdasarkan kategori umur.
- f. Dari hasil analisis hubungan kecelakaan terhadap faktor berkendara berdasarkan jenis pekerjaan koresponden maka didapatkan hasil yaitu diperoleh perolehan nilai sig. = 0,144, yang berarti sig. > dari kriteria signifikan (0,05). Dengan demikian model persamaan regresi berdasarkan data penelitian adalah tidak signifikan atau tidak adanya pengaruh faktor perilaku berkendara terhadap kecelakaan yang terjadi berdasarkan kategori jenis pekerjaan.
- g. Terdapat ketidaksesuaian antara pemahaman keselamatan berkendara dari koresponden di daerah studi dengan perilaku berkendara yang sesungguhnya, dimana hampir seluruh koresponden memahami konsep keselamatan berlalu lintas namun tidak menerapkannya ke dalam kegiatan berkendara sehari-hari.

Saran

- a. Sebagai salah satu upaya untuk mengurangi banyaknya pelanggaran yang terjadi di daerah studi adalah perlu adanya tindakan dari pihak yang berwenang atau kepolisian seperti butuhnya pos penjagaan lalu lintas dan juga memasang CCTV pada daerah studi.
- b. Perlu adanya perbaikan terhadap fasilitas pelengkap jalan di daerah studi.
- c. Perlu diadakan kampanye kesadaran keselamatan jalan guna meningkatkan perilaku mengemudi yang baik di daerah studi.

7 Daftar Pustaka

- Adi, W., Susantono, B., 2014, Analisis Keselamatan Berlalu Lintas di Kampus Undip, *Jurnal PWK*, 3(4), 693-707.
- Ambarwati, L., Sulistio, H., Hendika, G., Hariadi, Z., 2010, Karakteristik dan Peluang Kecelakaan pada Mobil Pribadi di Wilayah Perkotaan, *Jurnal Rekayasa Sipil*, 4(2), 124-135.
- Ariwibowo, R., 2013, Hubungan antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan Sikap Terhadap Praktik Safety Riding Awareness pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kecamatan Banyumanik, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 2(1), 823-832.
- Badan Pusat Statistik Provinsi D. I. Yogyakarta, 2015, <https://yogyakarta.bps.go.id/> (diakses tanggal 20 Oktober 2017).
- Dinas Pendidikan Pemuda dan Olahraga Provinsi D. I. Yogyakarta, 2015, <http://www.pendidikan-diy.go.id/> (diakses tanggal 20 Oktober 2017).
- Direktorat Jenderal Dinas Perhubungan Darat. 2015. *Peraturan Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Nomor 523 Tahun 2015 tentang Pedoman Pelaksanaan Inspeksi Keselamatan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Bidang Angkutan Umum*, Jakarta.
- Indriastuti, A.K., Fauziah, Y., Priyanto, E., 2011, Karakteristik Kecelakaan dan Audit Keselamatan Jalan pada Ruas Ahmad Yani Surabaya, *Jurnal Rekayasa Sipil*, 5(1), 40-44.

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
2014. *Peraturan Menteri Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas*, Jakarta
- Komite Nasional Keselamatan Transportasi.
2016. *Bimbingan Teknis Investigasi Kecelakaan Transportasi Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung.
- Libania, R., 2012, *Pemahaman dan Perilaku Pengguna Jalan Terkait dengan Konflik Lalu Lintas dan Resiko Kecelakaan*, Tesis, Program Pasca Sarjana UGM, Yogyakarta.
- Malkhamah, S., Suardika, I. G. P., Putranto, L. S., Ma'some, D. M., 2013, *Driver Behaviour in a Signalized Intersection in Bekasi, West Java, Indonesia*, *13rd WTCR*, 2(1), 514-523.
- Marsaid, Hidayat. M., Ahsan, 2013, *Faktor yang Berhubungan dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah POLRES Kabupaten Malang*. *Jurnal Ilmu Keperawatan*, 1(2), 98-112.
- Pamungkas, N. S., 2014, *Mengenal Perilaku Pengendara Kendaraan dalam Upaya Mencegah Terjadinya Kecelakaan di Jalan Raya*, *Jurnal Teknis*, 9(1), 13-18.
- Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2006 Tentang Jalan. Jakarta.
- Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta.
- Prima, D.W., Kurniawan, B., Ekawati, 2015, *Faktor-Faktor yang Berhubungan Terhadap Perilaku Safety Riding pada Mahasiswa Fakultas X Universitas Diponegoro*, *Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 3(3), 370-381.
- Suraji, A., Tjahjono, N., Cakrawala, M., Effendy, S., 2010, *Indikator Faktor Manusia Terhadap Kecelakaan Sepeda Motor*, *Jurnal Transportasi*, 10(2), 125-134.
- Wells, G.R., 1993. *Rekayasa Lalu Lintas (Cetakan Ketiga)*. Bhratara. Jakarta.
- Wicaksono, D., Akbar, R. F., Riyanto, B., 2014, *Analisis Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus Jalan Raya Ungaran-Bawen)*, *Jurnal Karya Teknik Sipil*, 3(2), 345-355.