

BAB IV

ANALISIS DATA DAN PEMBAHASAN

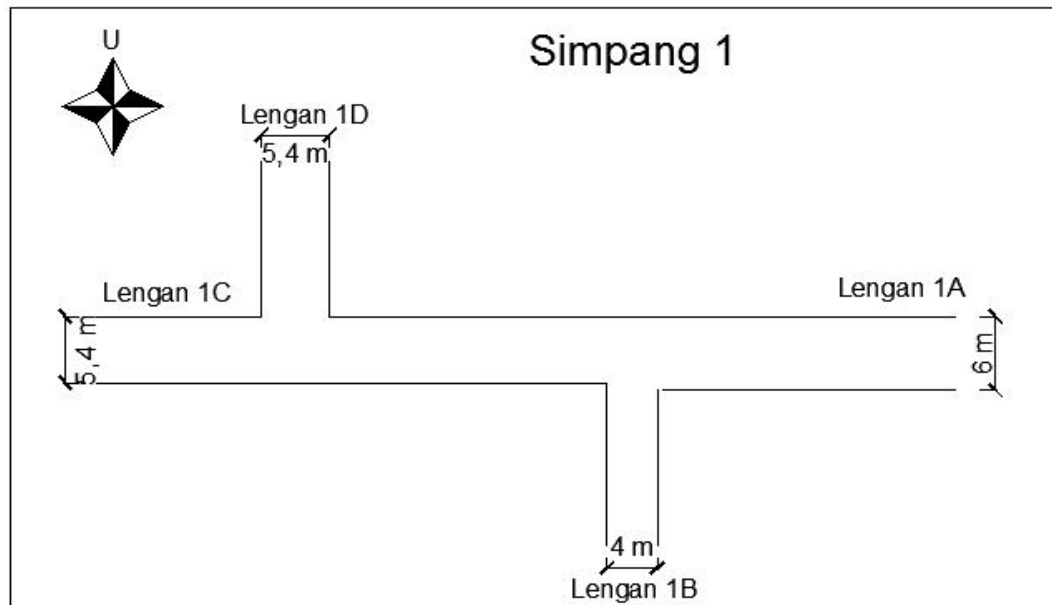
4.1 Analisis Data

Studi dilakukan pada simpang Sonosewu–Sonopakis, terdapat dua simpang bersinyal yang saling berdekatan dan sering terjadi pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu perlu dilakukan analisis perilaku berkendara terhadap penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Penelitian ini melakukan mengidentifikasi karakteristik kecelakaan, analisis pelanggaran, analisis pengetahuan berkendara, dan juga analisis fasilitas pelengkap jalan.

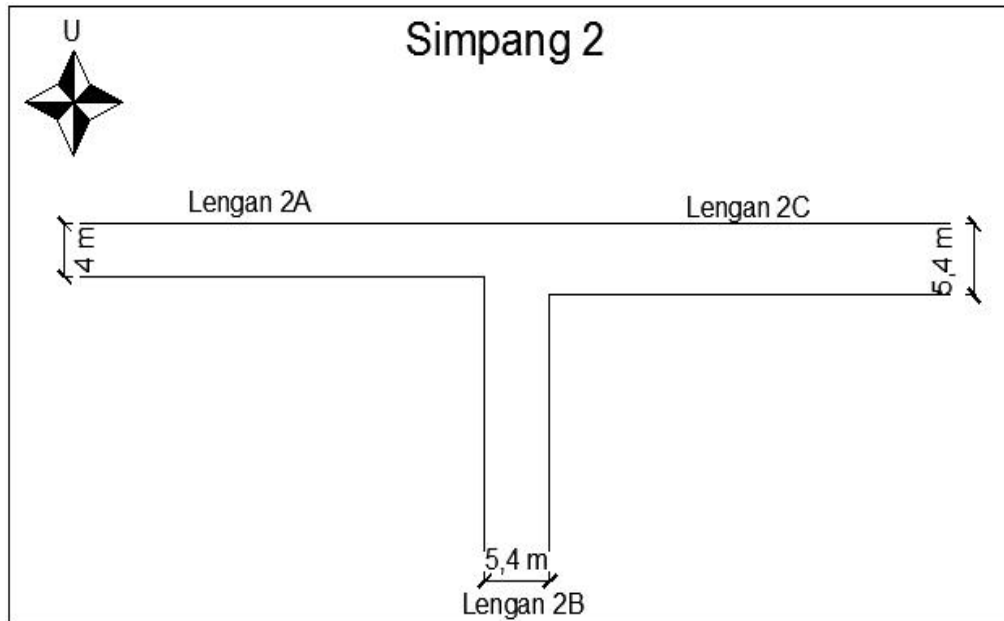
4.1.1 Karakteristik Jenis Pelanggaran

a. Jumlah Pelanggaran yang Terjadi di Daerah Studi

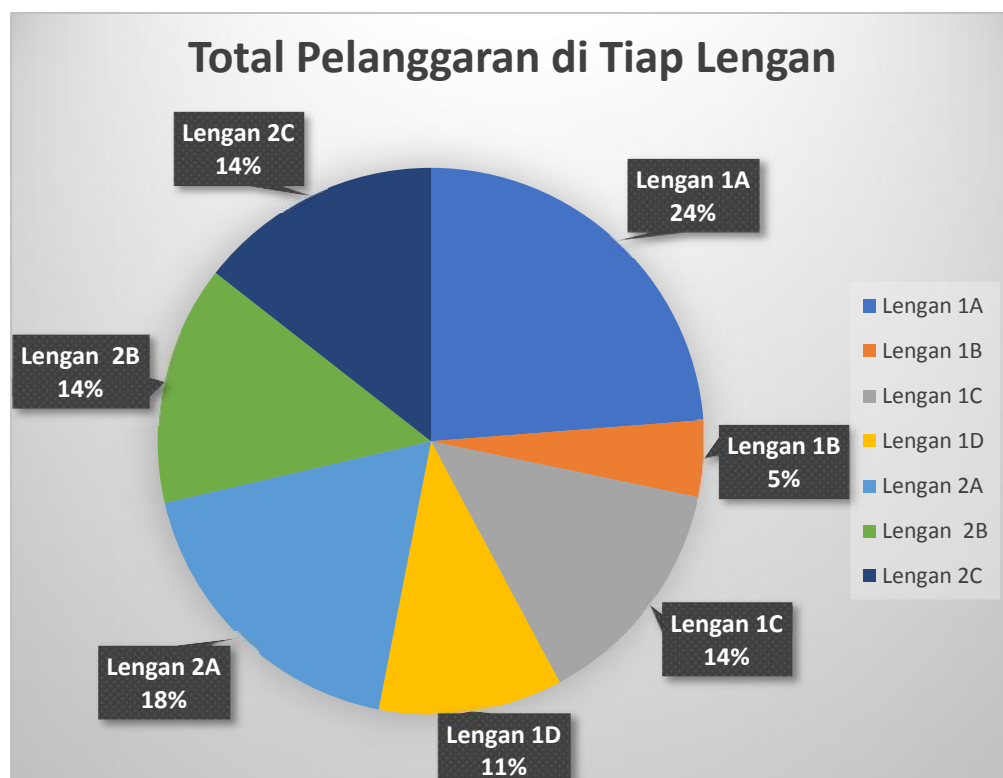
Data ini didapat dari hasil pengamatan langsung di lapangan selama 60 menit. Berikut hasil persentase jumlah pelanggaran yang terjadi di daerah studi dapat dilihat pada Gambar 4.1 sampai dengan Gambar 4.11.



Gambar 4.1 Denah Lokasi Studi pada Persimpangan 1

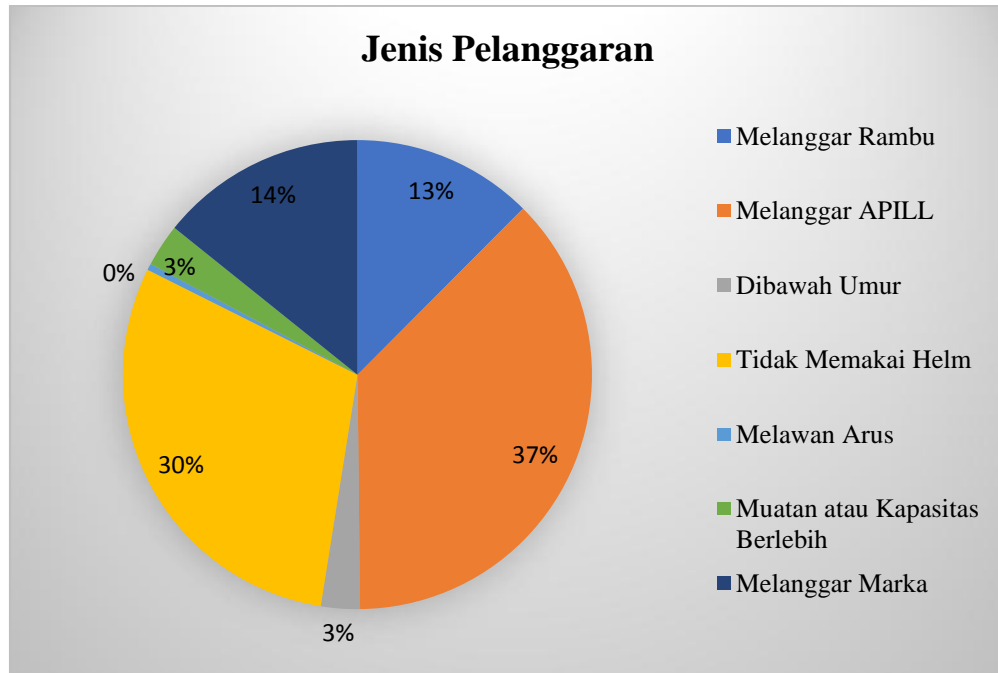


Gambar 4.2 Denah Lokasi Studi pada Persimpangan 2



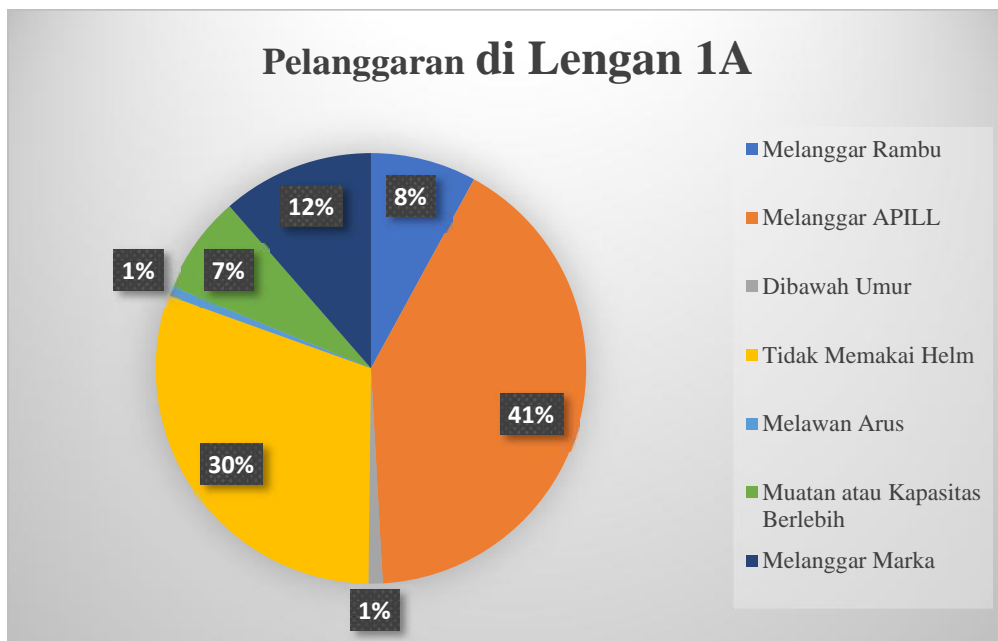
Gambar 4.3 Total Pelanggaran di Tiap Lengan

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



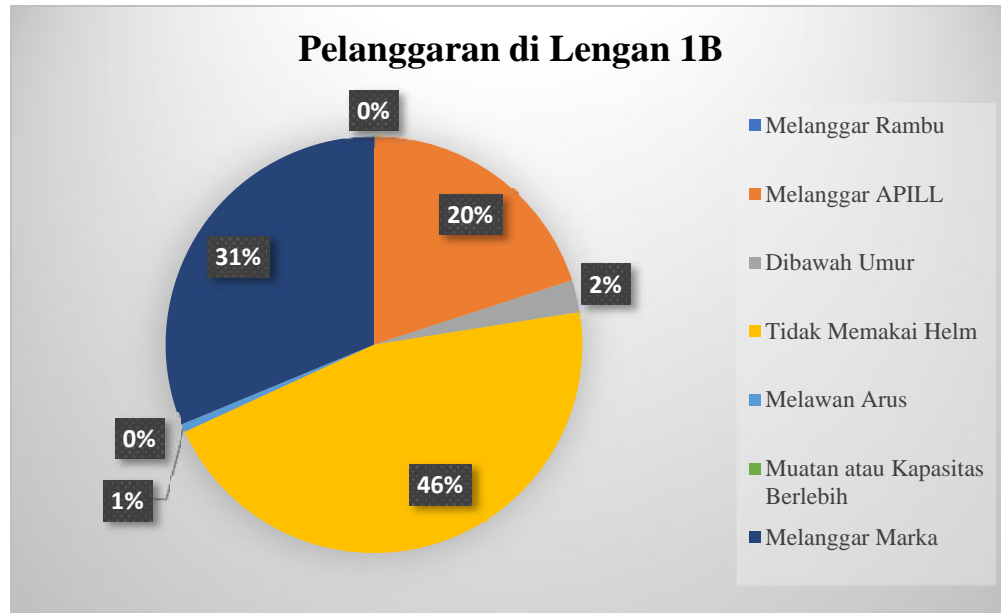
Gambar 4.4 Pelanggaran Paling Banyak Terjadi

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



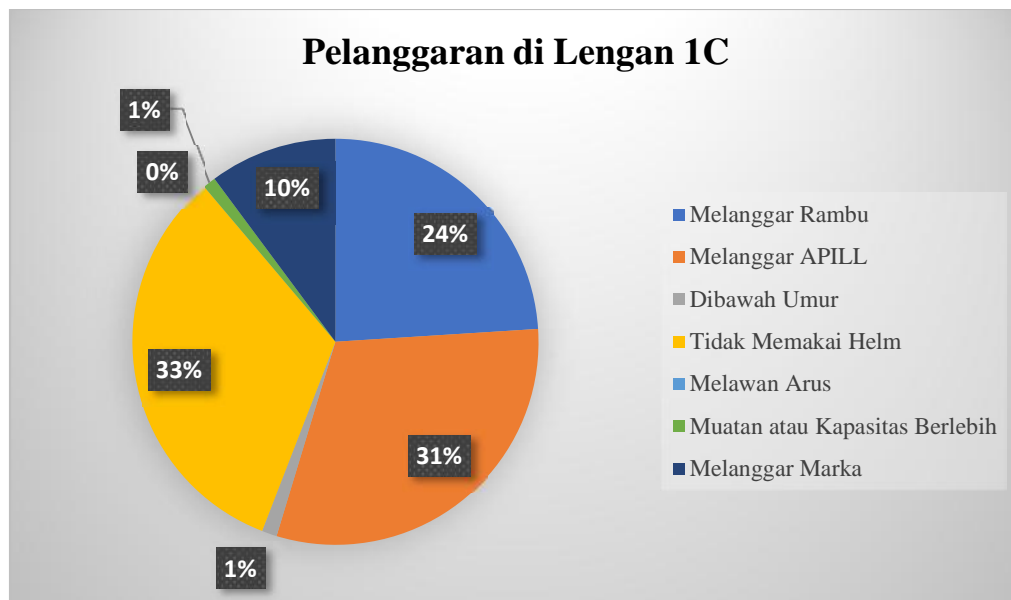
Gambar 4.5 Pelanggaran di Lengan 1A

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 1A yaitu melanggar APILL dengan persentase 41% atau 346 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 841 kejadian.



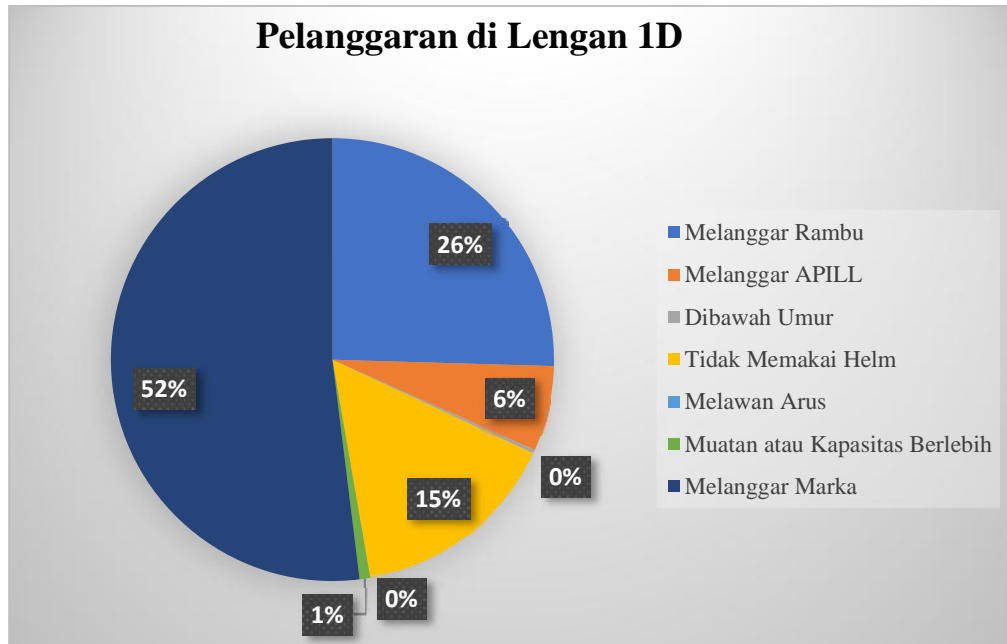
Gambar 4.6 Pelanggaran di Lengan 1B

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 1B yaitu tidak memakai helm dengan persentase 46% atau 73 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 160 kejadian.



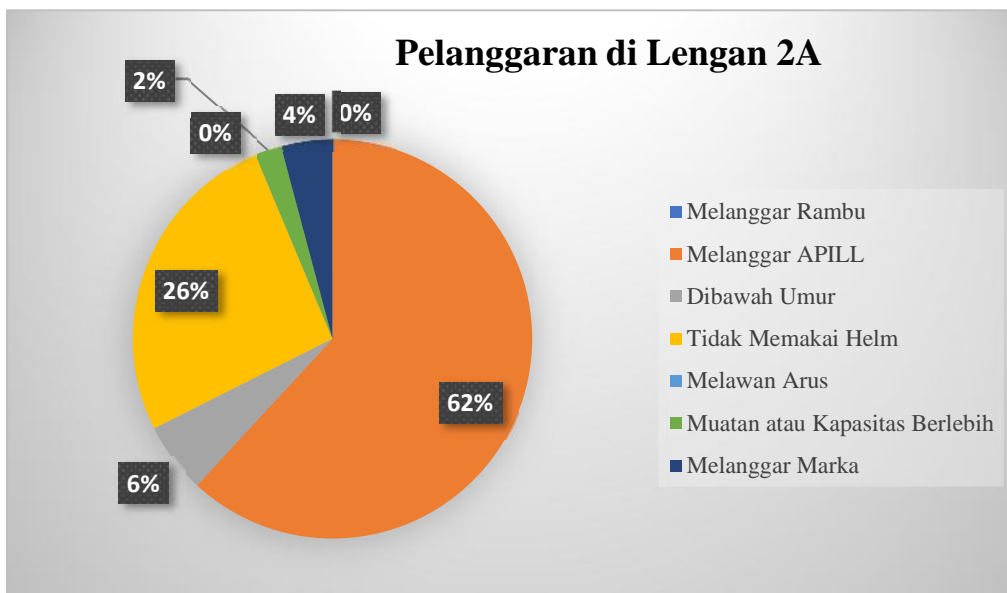
Gambar 4.7 Pelanggaran di Lengan 1C

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 1C yaitu tidak memakai helm dengan persentase 33% atau 162 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 492 kejadian.



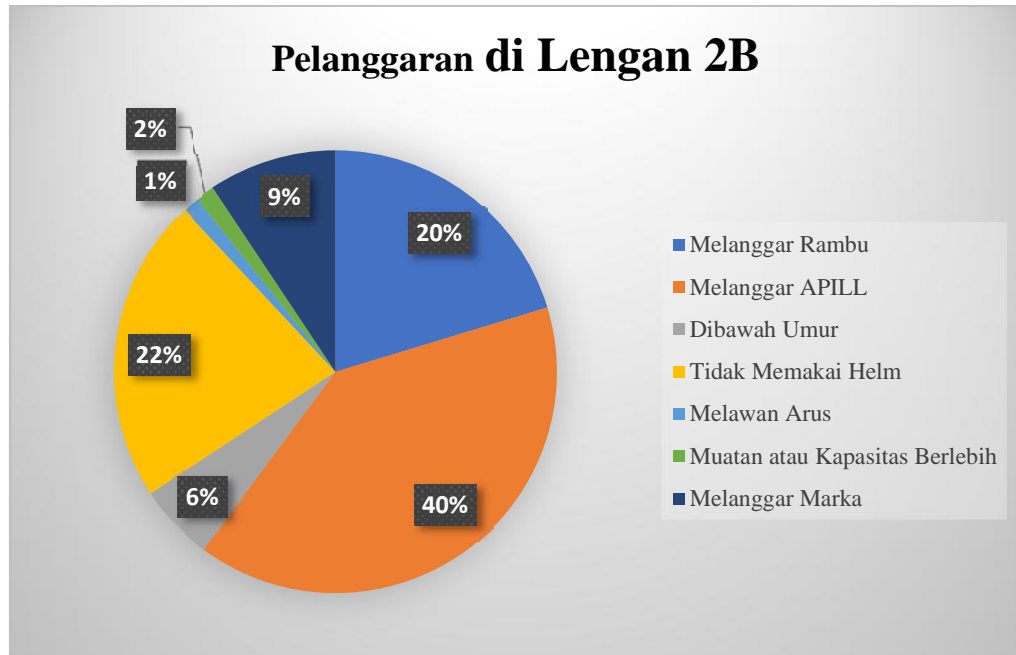
Gambar 4.8 Pelanggaran di Lengan 1D

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 1D yaitu melanggar marka dengan persentase 52% atau 200 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 385 kejadian.



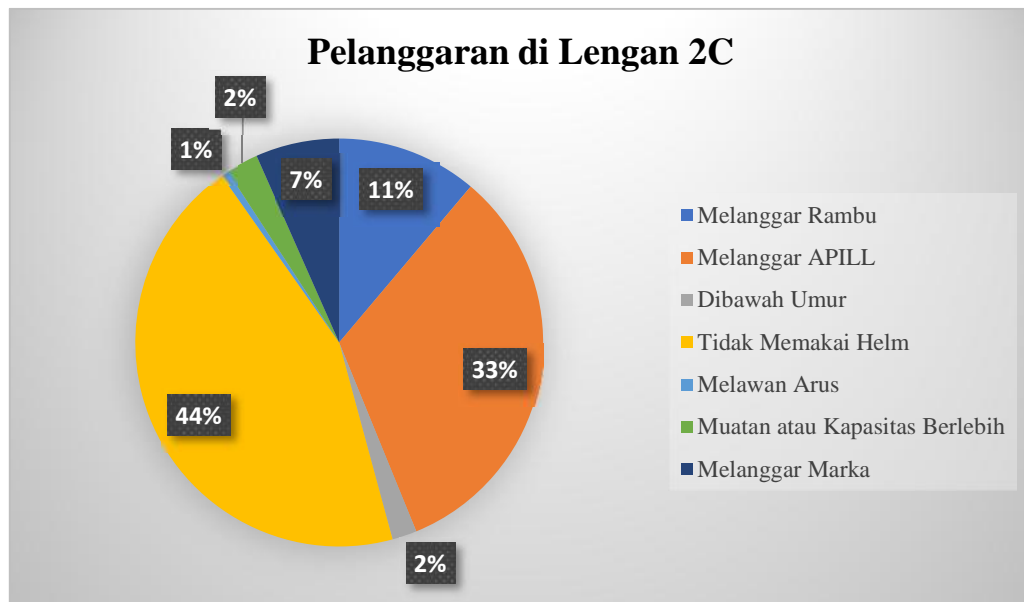
Gambar 4.9 Pelanggaran di Lengan 2A

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 2A yaitu melanggar APILL dengan persentase 62% atau 401 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 648 kejadian.



Gambar 4.10 Pelanggaran di Lengan 2B

Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 2B yaitu melanggar APILL dengan persentase 40% atau 200 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 502 kejadian.



Gambar 4.11 Pelanggaran di Lengan 2C

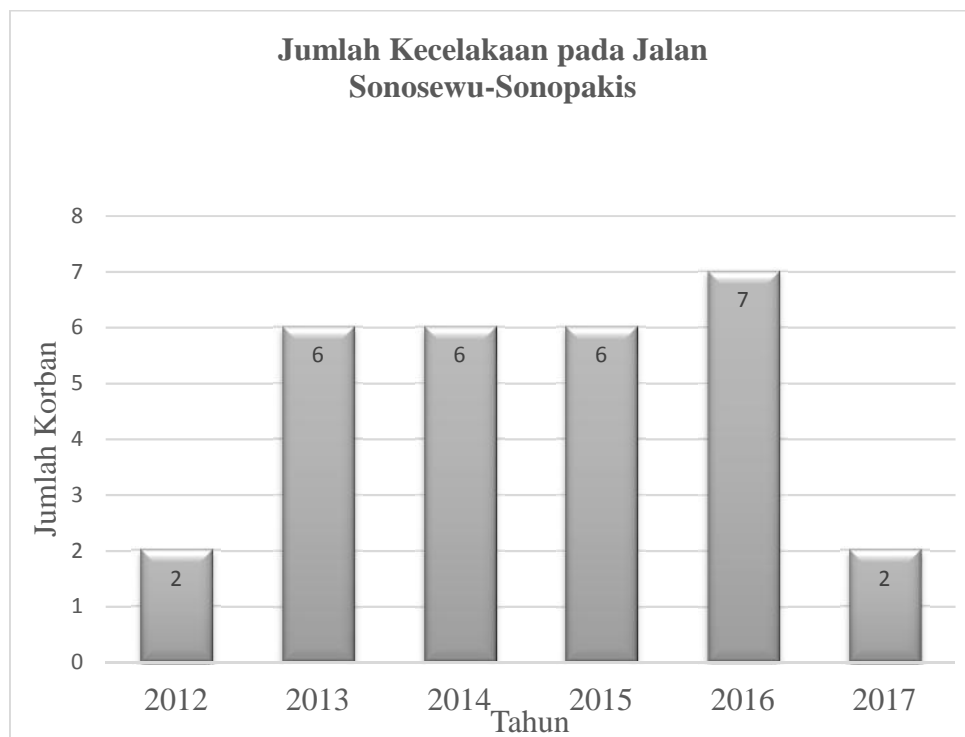
Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi di lengan 2C yaitu tidak memakai helm dengan persentase 44% atau 227 kejadian dari total pelanggaran sebanyak 511 kejadian.

Dari data tersebut dapat disimpulkan bahwa total pelanggaran terbanyak terjadi pada lengan 1A sebesar 24% atau 841 kejadian dan jenis pelanggaran terbanyak adalah melanggar APILL sebanyak 37% atau 1.321 kejadian.

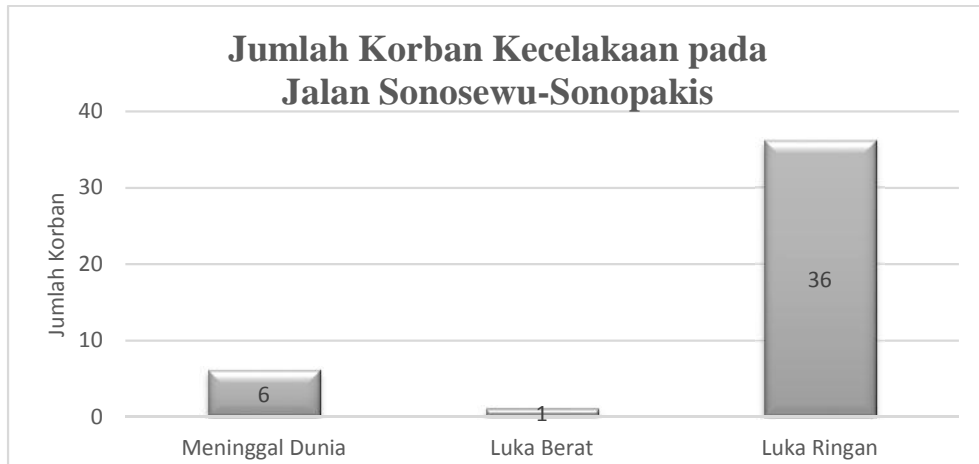
4.1.2 Karakteristik Kecelakaan

a. Jumlah Terjadinya Kecelakaan dan Jumlah Korban

Data yang didapat dari Kepolisian Resort Bantul, jumlah kecelakaan lalu lintas yang terhitung dari tahun 2012-2017 pada jalan Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul adalah sebanyak 29 kecelakaan. Data tersebut dapat dilihat pada Gambar 4.12 dan Gambar 4.13.



Gambar 4.12 Jumlah Kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

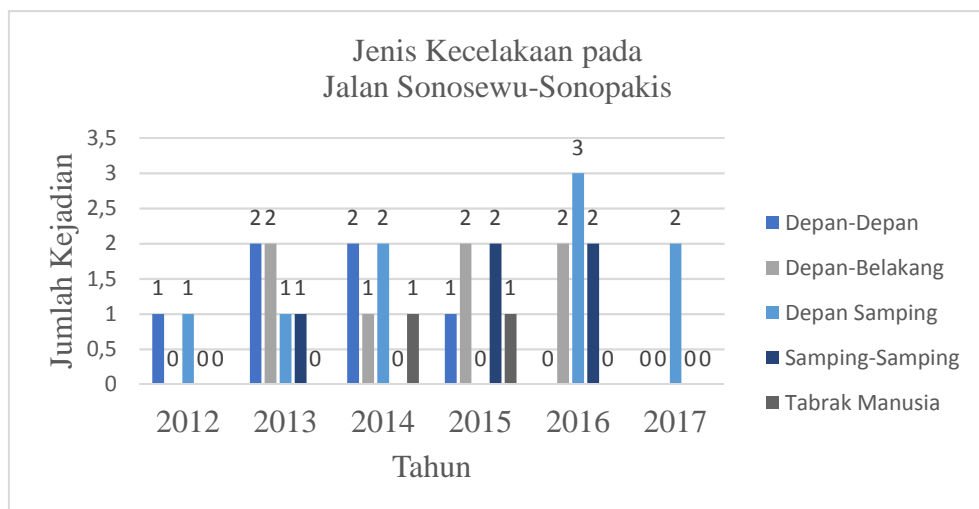


Gambar 4.13 Jumlah Korban Kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

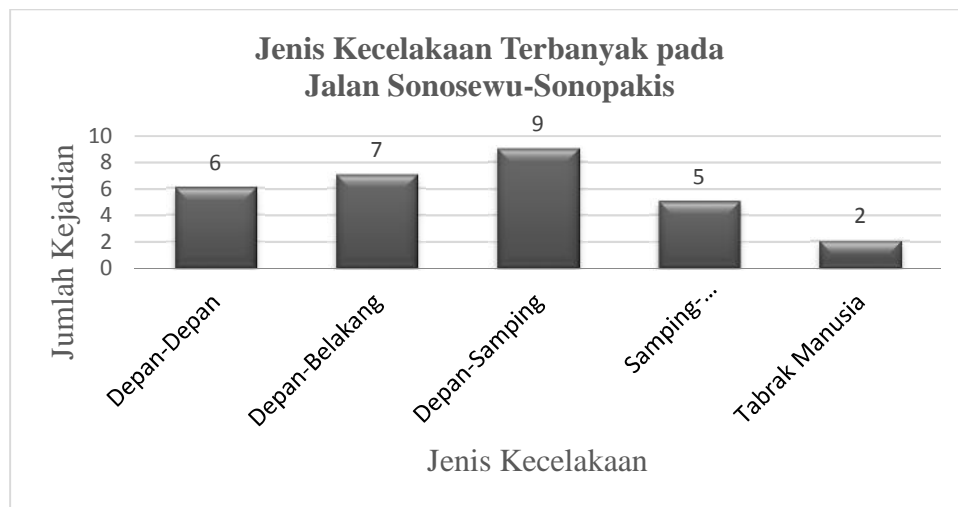
Dari gambar diatas dapat disimpulkan bahwa korban kecelakaan paling banyak terjadi pada tahun 2016 sebanyak 7 kejadian dan korban kecelakaan paling banyak mengalami luka ringan sebanyak 36 orang.

b. Jumlah Terjadinya Kecelakaan Berdasarkan Jenis Tabrakan dan Jenis Kendaraan

Data yang didapat 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 4.14, Gambar 4.15 dan Gambar 4.16.



Gambar 4.14 Jumlah Jenis Kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)



Gambar 4.15 Jenis Kecelakaan Terbanyak pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

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

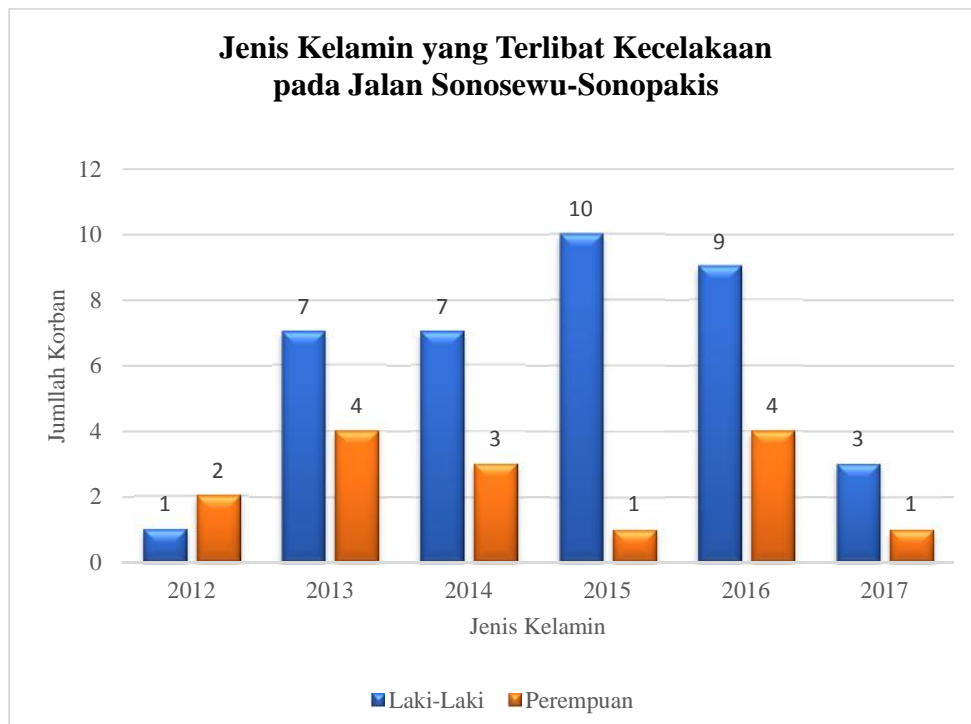


Gambar 4.16 Jenis Kendaraan yang Terlibat Kecelakaan Terbanyak pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

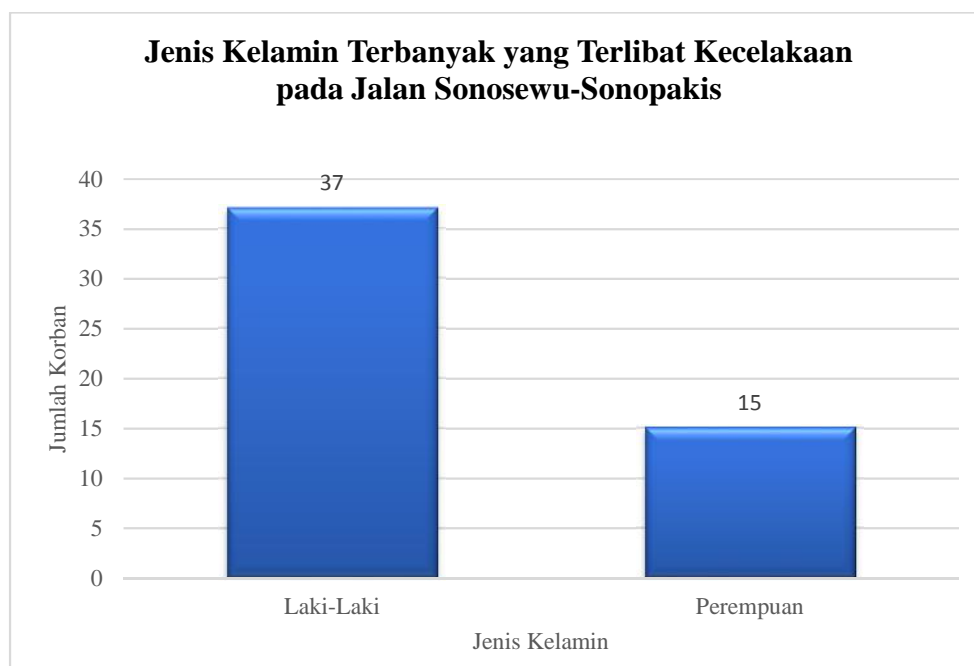
Dari gambar diatas dapat disimpulkan dari jenis kendaraan terbanyak yang mengalami kecelakaan adalah kendaraan sepeda motor dengan jumlah kecelakaan 41 kejadian.

c. Jumlah Terjadinya Kecelakaan Berdasarkan Jenis Kelamin dan Usia

Data yang didapat 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 4.17, Gambar 4.18 dan Gambar 4.19.

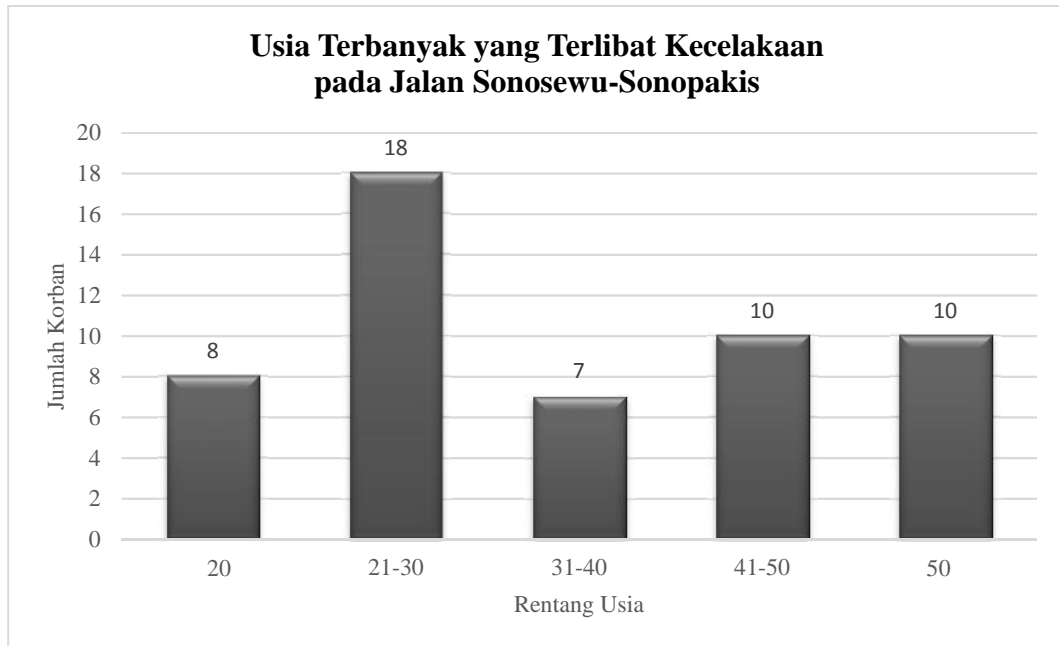


Gambar 4.17 Jumlah Jenis Kelamin pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)



Gambar 4.18 Jumlah Jenis Kelamin Terbanyak yang mengalami kecelakaan (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

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



Gambar 4.19 Jumlah Usia Terbanyak yang terlibat kecelakaan pada Jalan Sonosewu-Sonopakis (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Dari gambar diatas dapat disimpulkan dari rentang usia korban kecelakaan terbanyak adalah 21-30 tahun dengan jumlah kecelakaan 18 kejadian.

4.1.3 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 4.1.

Tabel 4.1 Hasil Kuisisioner dengan Kategori Umur Koresponden

Kode Soal	Persentase Pengetahuan Berkendara yang Baik				
	20 Tahun	21-30 Tahun	31-40 Tahun	41-50 Tahun	50 Tahun
K1	40%	90%	100%	100%	100%
K2	50%	60%	80%	90%	60%
K3	90%	90%	100%	100%	100%
K4	90%	90%	90%	100%	100%
K5	90%	80%	80%	60%	80%
K6	100%	90%	80%	80%	80%
K7	100%	80%	50%	90%	100%

Kode Soal	Persentase Pengetahuan Berkendara yang Baik				
	20 Tahun	21-30 Tahun	31-40 Tahun	41-50 Tahun	50 Tahun
K8	70%	90%	80%	80%	90%
K9	100%	90%	90%	100%	80%
K10	60%	70%	60%	70%	80%
K11	60%	60%	50%	60%	90%
K12	70%	70%	70%	50%	70%
K13	70%	70%	30%	50%	50%
K14	90%	80%	80%	80%	90%
K15	70%	90%	80%	70%	60%
K16	90%	60%	40%	70%	80%
K17	90%	60%	70%	100%	100%
K18	70%	60%	60%	80%	40%
K19	90%	80%	100%	100%	80%
K20	80%	60%	80%	60%	60%
Rata-rata	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 80%.

b. Pengetahuan Berkendara Berdasarkan Jenis Kelamin Koresponden

Data kuisisioner ini diambil di daerah studi dengan menentukan koresponden secara acak. Data kuisisioner ini diolah berdasarkan kategori jenis kelamin dengan masing-masing kategori jenis kelamin berjumlah 25 orang. Berikut hasil kuisisioner dapat dilihat pada Tabel 4.2.

Tabel 4.2 Hasil Kuisisioner dengan Kategori Jenis Kelamin Koresponden

Kode Soal	Persentase Pengetahuan Berkendara yang Baik	
	Laki-Laki	Perempuan
K1	88%	84%
K2	72%	64%
K3	92%	100%
K4	88%	100%
K5	64%	92%
K6	76%	96%
K7	80%	88%
K8	80%	84%
K9	96%	96%
K10	68%	68%
K11	52%	76%
K12	60%	80%

Kode Soal	Persentase Pengetahuan Berkendara yang Baik	
	Laki-Laki	Perempuan
K13	48%	60%
K14	76%	92%
K15	68%	80%
K16	60%	76%
K17	84%	84%
K18	48%	76%
K19	92%	88%
K20	52%	84%
Rata-rata	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 4.3.

Tabel 4.3 Hasil Kuisisioner dengan Kategori Jenis Pekerjaan

Kode Soal	Persentase Pengetahuan Berkendara yang Baik					
	Pelajar	Swasta	Wiraswasta	PNS	Pensiunan	IRT
K1	53,8%	100%	100,0%	100,0%	100,0%	80,0%
K2	53,8%	80%	63,6%	75,0%	100,0%	80,0%
K3	92,3%	90%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
K4	92,3%	80%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
K5	84,6%	70%	72,7%	75,0%	0,0%	100,0%
K6	100,0%	70%	81,8%	87,5%	0,0%	100,0%
K7	92,3%	70%	90,9%	75,0%	100,0%	80,0%
K8	76,9%	80%	100,0%	75,0%	100,0%	80,0%
K9	92,3%	100%	90,9%	100,0%	100,0%	100,0%
K10	61,5%	60%	81,8%	75,0%	100,0%	40,0%
K11	53,8%	60%	72,7%	75,0%	100,0%	40,0%
K12	76,9%	70%	81,8%	50,0%	100,0%	60,0%
K13	69,2%	50%	54,5%	37,5%	100,0%	40,0%
K14	84,6%	80%	90,9%	75,0%	0,0%	100,0%
K15	76,9%	80%	72,7%	75,0%	0,0%	80,0%
K16	76,9%	60%	63,6%	50,0%	100,0%	80,0%
K17	76,9%	80%	72,7%	87,5%	100,0%	100,0%
K18	69,2%	70%	63,6%	50,0%	0,0%	80,0%
K19	84,6%	100%	81,8%	87,5%	100,0%	100,0%
K20	84,6%	90%	45,5%	62,5%	0,0%	80,0%

Kode Soal	Persentase Pengetahuan Berkendara yang Baik					
	Pelajar	Swasta	Wiraswasta	PNS	Pensiunan	IRT
Rata-rata	77,7%	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%.

4.1.4 Analisis Hubungan Kecelakaan Terhadap Pengetahuan Berkendara

Penyajian data dari masing-masing variabel yang diperoleh dari hasil penelitian yang dilakukan di daerah studi. Adapun variabel dalam penelitian ini variabel bebas (X) adalah pengetahuan berkendara dan variabel terikat (Y) adalah kecelakaan.

a. Analisis Hubungan Kecelakaan Terhadap Pengetahuan Berkendara Berdasarkan Kategori Umur

1) Diskripsi variabel bebas (X)

Data tentang pengetahuan berkendara diperoleh dari hasil kuisisioner yang telah disebar kepada koresponden di daerah studi. Kuisisioner tersebut terdiri dari 20 pertanyaan. Koresponden pada penelitian ini dibagi dengan beberapa kategori umur yaitu 20 tahun, 21-30 tahun, 31-40 tahun, 41-50 tahun, dan 50 tahun. Masing-masing kategori umur berjumlah 10 orang. Berikut persentase dan hasil kuisisioner pada Tabel 4.4 dan Tabel 4.5.

Tabel 4.4 Persentase Klasifikasi

Nilai (%)	Klasifikasi
0-25	Sangat Buruk
25-50	Buruk
50-75	Baik
75-100	Sangat Baik

Tabel 4.5 Hasil Kuisisioner Pengetahuan Berkendara

Kategori Umur	Hasil	Keterangan
20 Tahun	78,5%	Sangat Baik
21-30 Tahun	76%	Sangat Baik
31-40 Tahun	73,5%	Baik
41-50 Tahun	80%	Sangat Baik
50 Tahun	79,5%	Sangat Baik

Dari kategori umur koresponden terdapat 4 kategori dengan presentase sangat baik dan terdapat 1 kategori dengan presentase baik. Namun tidak ada kategori dengan presentase sangat buruk dan buruk.

2) Diskripsi variabel terikat (Y)

Data tentang kecelakaan dengan kategori umur didapat dari Kepolisian Resort Bantul. Berikut data kecelakaan dapat dilihat pada Tabel 4.6.

Tabel 4.6 Data Kecelakaan (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Kategori Umur	Jumlah Korban
20 Tahun	8
21-30 Tahun	18
31-40 Tahun	7
41-50 Tahun	10
50 Tahun	10

Dari kategori umur yang mengalami kecelakaan lalu lintas didapat bahwa jumlah korban tertinggi adalah dengan kategori umur 21-30 tahun. Jumlah korban kecelakaan terendah adalah dengan kategori umur 31-40 tahun.

3) Hasil Uji Linieritas

Tujuan dari uji linieritas adalah untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Uji linieritas dapat 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 4.7.

Tabel 4.7 Hasil Uji Linieritas pada Kategori Umur

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
<i>Regression</i>	1	506,0152834	506,0152834	22,6626	0,041404438
<i>Residual</i>	3	66,98471661	22,32823887		
Total	4	573			

Dari hasil tersebut 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

1) Diskripsi variabel bebas (X)

Data tentang pengetahuan berkendara diperoleh dari hasil kuisisioner yang telah disebar kepada koresponden di daerah studi. Kuisisioner tersebut terdiri dari 20 pertanyaan. Koresponden pada penelitian ini dibagi menjadi beberapa jenis pekerjaan. Berikut persentase klasifikasi dan hasil kuisisioner dapat dilihat pada Tabel 4.8 dan Tabel 4.9.

Tabel 4.8 Persentase Klasifikasi

Nilai (%)	Klasifikasi
0-25	Sangat Buruk
25-50	Buruk
50-75	Baik
75-100	Sangat Baik

Tabel 4.9 Hasil Kuisisioner Pengetahuan Berkendara

Jenis Pekerjaan	Hasil	Keterangan
Pelajar	77,7%	Sangat Baik
Swasta	77%	Sangat Baik
Wiraswasta	79,1%	Sangat Baik
PNS	75,6%	Sangat Baik
Pensiunan	70%	Baik
IRT	81%	Sangat Baik

Dari kategori umur koresponden terdapat 4 kategori dengan presentase sangat baik dan terdapat 1 kategori dengan presentase baik. Namun tidak ada kategori dengan presentase sangat buruk dan buruk.

2) Diskripsi variabel terikat (Y)

Data tentang kecelakaan dengan kategori jenis kelamin laki-laki dan perempuan di dapat dari Kepolisian Resort Bantul. Berikut data kecelakaan dapat dilihat pada Tabel 4.10.

Tabel 4.10 Data Kecelakaan (Kepolisian Resort Bantul, 2017)

Jenis Pekerjaan	Jumlah Korban
Pelajar	15
Swasta	22
Wiraswasta	6
PNS	6
Pensiunan	2
IRT	1

Dari kategori pekerjaan yang mengalami kecelakaan lalu lintas didapat bahwa jumlah korban tertinggi adalah dengan kategori pekerjaan yaitu swasta sebesar 22 korban. Jumlah korban kecelakaan terendah adalah dengan kategori pekerjaan IRT sebesar 1 korban.

3) Hasil Uji Linieritas

Tujuan dari uji linieritas adalah untuk mengetahui apakah dua variabel mempunyai hubungan yang linier atau tidak secara signifikan. Uji linieritas dapat 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 4.11.

Tabel 4.11 Hasil Uji Linieritas pada Kategori Jenis Pekerjaan

	<i>df</i>	<i>SS</i>	<i>MS</i>	<i>F</i>	<i>Significance F</i>
<i>Regression</i>	1	275,313	275,313	3,85475	0,144379396
<i>Residual</i>	4	285,687	71,4218		
Total	5	561			

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

4.1.5 Evaluasi Fasilitas Pelengkap Jalan

a. Marka Jalan

Fungsi marka jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan meliputi tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong serta lambang lainnya yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Marka jalan di daerah studi kondisinya sudah pudar dan sisanya tidak terdapat marka jalan sama sekali. Marka jalan yang sudah pudar ini tidak akan dapat memberikan informasi yang jelas kepada pengemudi, sehingga fungsi marka jalan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 34 Tahun 2014 tentang Marka Jalan tidak dapat berfungsi sebagaimana mestinya.



Gambar 4.20 Kondisi Marka Jalan yang Tidak Layak



Gambar 4.21 Kondisi Jalan yang Tidak Terdapat Marka

b. Rambu Lalu Lintas

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas, rambu lalu lintas yang efektif harus memenuhi beberapa aspek seperti memenuhi kebutuhan, menarik perhatian, memberikan pesan yang sederhana, dan dapat dilihat dengan jelas oleh pengguna jalan. Rambu lalu lintas pada lokasi studi sudah cukup memadai. Namun tidak adanya rambu peringatan pada lokasi kawasan pendidikan membuat pengendara menjadi tidak berhati-hati atau mengurangi kecepatan. Rambu lalu lintas pada lokasi studi beberapa tidak dapat terlihat dengan jelas dikarenakan tertutup oleh dahan atau ranting-ranting pohon, sehingga fungsi rambu lalu lintas yang efektif menurut Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 13 Tahun 2014 Tentang Rambu Lalu Lintas tidak dapat berfungsi dengan baik.



Gambar 4.22 Kondisi Rambu yang Tertutup

c. Rambu Penerangan Jalan

Lampu penerangan jalan di daerah studi tidak memenuhi standar dikarenakan sebagian lampu hanya didapatkan dari rumah-rumah penduduk dan perlu adanya tambahan untuk penerangan.



Gambar 4.23 Kondisi Lampu Penerangan

d. Alat Pemberi Isyarat Lalu Lintas

Alat pemberi isyarat lalu lintas pada daerah studi sering mengalami kerusakan, hal ini menjadi salah satu faktor yang menyebabkan banyaknya pelanggaran lalu lintas pada daerah studi.



Gambar 4.24 Kerusakan pada APILL

4.2 Pembahasan

Berikut adalah pembahasan hasil dari analisis data di penelitian ini :

- a. Terdapat 3.539 pelanggaran yang terjadi di Simpang Sonosewu-Sonopakis yang dihitung selama 60 menit. Lengan yang paling banyak mengalami pelanggaran adalah lengan 1A dengan jumlah 841 kejadian. Jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi adalah melanggar APILL sebanyak 1.321 kejadian. Pada lengan 1A jenis pelanggaran yang paling banyak terjadi adalah melanggar APILL sebanyak 346 kejadian. Lengan 1B jenis pelanggaran yang banyak terjadi adalah tidak memakai helm sebanyak 73 kejadian. Pada lengan 1C pelanggaran yang paling banyak terjadi adalah tidak memakai helm sebanyak 162 kejadian. Lengan 1D kecelakaan yang paling banyak terjadi adalah melanggar marka sebanyak 200 kejadian. Pelanggaran yang paling banyak terjadi pada lengan 2A adalah melanggar APILL dengan jumlah kejadian sebanyak 401 kejadian. Pada lengan 2B pelanggaran yang paling sering terjadi adalah melanggar APILL sebanyak 200 kejadian. Lengan 2C jenis pelanggaran tidak memakai helm yang menjadi pelanggaran yang paling sering terjadi dengan jumlah pelanggaran sebesar 227 kejadian.
- b. Terdapat 29 kejadian kecelakaan yang terjadi di Simpang Sonosewu-Sonopakis, Kasihan, Bantul dengan rentang waktu 5 tahun dihitung dari tahun 2012-2017. Kecelakaan paling banyak terjadi di tahun 2016 dengan jumlah 7 kecelakaan. Korban kecelakaan yang paling banyak mengalami luka ringan dengan jumlah 36 orang. Jenis tabrakan terbanyak adalah tabrakan depan-samping sebanyak 9 kecelakaan. Kendaraan yang paling banyak mengalami kecelakaan adalah sepeda motor yang berjumlah 41 kecelakaan. Jenis kelamin terbanyak yang mengalami kejadian adalah laki-laki, dan usia terbanyak yang mengalami kecelakaan adalah rentang usia 21-30 tahun sebesar 20 kejadian.
- c. Berdasarkan hasil kuisioner yang diambil di daerah studi, pengetahuan berkendara yang paling baik dilakukan oleh koresponden yang mempunyai rentang umur 41-50 tahun. Jenis kelamin yang memiliki pengetahuan

- berkendara yang baik adalah perempuan. Pengetahuan berkendara yang paling baik berdasarkan jenis pekerjaan adalah pekerjaan ibu rumah tangga.
- d. Kondisi marka di daerah studi sangat butuh untuk di perbaharui, dikarenakan kondisi marka jalan yang sudah tidak keliatan lagi. Rambu lalu lintas memerlukan tambahan, terutama di kawasan pendidikan. Rambu lalu lintas di daerah studi beberapa ada yang tertutup oleh ranting pepohonan. Lampu penerangan di daerah studi sangat memerlukan tambahan, dikarenakan saat ini lampu penerangan di daerah studi hanya didapatkan dari rumah-rumah penduduk di sekitar daerah studi. APILL di daerah studi sering mengalami kerusakan.
 - e. Analisis kecelakaan terhadap perilaku berkendara berdasarkan kategori umur mengalami pengaruh yang signifikan. Hal ini dibuktikan dengan analisis regresi linear dengan perolehan 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. Analisis kecelakaan terhadap perilaku berkendara berdasarkan kategori jenis pekerjaan mengalami pengaruh yang tidak signifikan. Hal ini dibuktikan dengan analisis regresi linear dengan 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.