

HUBUNGAN ANTARA PERILAKU PENGEMUDI SEPEDA MOTOR PADA BERBAGAI KEADAAN LALU LINTAS JALAN DENGAN KARAKTERISTIK PENGEMUDI, KENDARAAN, DAN PERJALANAN

Leksmono S. Putranto
Staf Pengajar Fakultas Teknik
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let. Jen. S. Parman No. 1
Jakarta, 11440
(P):021-5672548(F):021-5663277
lexy@tarumanagara.ac.id

Ady Pramana
Mahasiswa Fakultas Teknik
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let. Jen. S. Parman No. 1
Jakarta, 11440
(P):021-5672548(F):021-5663277

Helmy Kurniawan
Mahasiswa Fakultas Teknik
Jurusan Teknik Sipil
Universitas Tarumanagara
Jl. Let. Jen. S. Parman No. 1
Jakarta, 11440
(P):021-5672548(F):021-663277

Abstrak

Keberadaan sepeda motor dalam jumlah yang sangat besar di jalan menyebabkan operasi lalu lintas yang rumit dan cenderung berbahaya. Untuk memahami potensi bahaya ini dilakukan wawancara terhadap 75 responden yang terdiri dari 50 mahasiswa dan 25 dosen/karyawan Fakultas Teknik Universitas Tarumanagara. Wawancara dilakukan dengan menggunakan kuesioner. Kelompok pertanyaan pertama meliputi data umum, data pekerjaan, data kesehatan, data kendaraan dan data penggunaan kendaraan responden. Kelompok pertanyaan ke dua meliputi perilaku responden pada berbagai situasi lalu-lintas. Analisis tabulasi silang dan Kendall's tau-b dilakukan untuk mengetahui hubungan antara data kelompok pertama dengan data kelompok ke dua. Analisis Kendall's tau-b dipilih karena teknik ini cocok untuk data yang berasal dari variabel ordinal yang mendominasi basis data untuk penelitian ini.

Secara umum, pengemudi yang lebih tua cenderung lebih berhati-hati dalam bersepeda motor. Makin tua responden, makin kerap yang bersangkutan memeriksa kendaraan sebelum digunakan, makin jarang melanggar lampu merah, melewati garis henti saat menunggu lampu hijau, berkecepatan sangat tinggi, mendahului secara zig-zag, memotong dari kiri ke kanan, menggunakan jalan pada arah yang berkebalikan dari yang diizinkan, mengalami kecelakaan, menggunakan telpon seluler saat mengemudi.

Kata-kata kunci: Karakteristik pengemudi sepeda motor, perilaku, situasi lalu-lintas, Kendall's tau-b

PENDAHULUAN

Sebagaimana umumnya negara berkembang di Asia, tingkat kepemilikan sepeda motor di Indonesia tergolong tinggi. Fenomena ini didukung data penjualan sepeda motor dari AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia) bahwa bila pada tahun 2000 jumlah sepeda motor yang terjual masih kurang dari satu juta, maka pada tahun 2005 telah terjual lebih dari empat setengah juta sepeda motor di Indonesia. Menurut model yang dikembangkan Putranto (2004) setiap kenaikan penduduk sebanyak 1% akan disertai dengan kenaikan jumlah sepeda motor yang teregistrasi sebesar 1,34% bila PDRB per kapita dianggap konstan.

Keberadaan sepeda motor dalam jumlah yang sangat besar di jalan bercampur dengan kendaraan jenis lain menyebabkan operasi lalu lintas yang rumit dan cenderung berbahaya. Untuk memahami potensi bahaya ini dilakukan wawancara terhadap 75 responden yang terdiri dari 50 mahasiswa dan 25 dosen/karyawan Fakultas Teknik Universitas Tarumanagara yang menggunakan sepeda motor ke kampus. Wawancara dilakukan dengan menggunakan instrumen kuesioner.

Perilaku pengendara sepeda motor di jalan sering kali menjadi hal yang terabaikan, secara sadar sesungguhnya hal tersebut merupakan hal yang penting untuk diteliti lebih

cermat. Hal ini dikarenakan banyak sekali perilaku pengendara sepeda motor yang menyimpang dari aturan-aturan hukum yang berlaku.

Kelengkapan pengendara sepeda motor sangat menentukan perilaku si-pengendara di jalan, sebagai contoh pengendara tidak menggunakan helm maka ia akan merasa gelisah dan khawatir di jalan karena takut akan bertemu dengan petugas polisi di jalan. Yang biasa dilakukan pengendara pada saat kejadian tersebut adalah berusaha mengendarai sepeda motor secepat-cepatnya menuju tujuan agar tidak diberhentikan oleh petugas polisi di jalan karena ketidaklengkapannya dalam mengendarai sepeda motor, perilaku tersebut dapat membahayakan bagi pengguna jalan yang lain.

Pengendara sepeda motor yang tidak memiliki atau lupa membawa Surat Izin Mengemudi (SIM) juga seringkali melakukan hal yang sama dengan contoh diatas. Membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) juga salah satu hal yang sering terlupa oleh pengendara sepeda motor (UU No.14 Tahun 1992).

Kelelahan atau mengantuk pada saat mengendarai sepeda motor dapat menyebabkan kecelakaan di jalan. Adapun penyebab yang paling dominan adalah ugal-ugalan di jalan, atau dengan kata lain mengendarai sepeda motor sesuai dengan hati dan pikiran si pengendara tanpa memperdulikan pengguna jalan yang lain (Ichwan, 2001).

METODOLOGI PENELITIAN

Metodologi Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data dilakukan wawancara terhadap 75 responden yang terdiri dari 50 mahasiswa dan 25 dosen/karyawan Fakultas Teknik Universitas Tarumanagara yang menggunakan sepeda motor ke kampus. Wawancara dilakukan dengan menggunakan instrumen kuesioner. Terdapat 2 kelompok pertanyaan. Kelompok pertama meliputi data umum, data pekerjaan, data kesehatan, data kendaraan dan data penggunaan kendaraan responden. Kelompok ke dua meliputi perilaku responden pada berbagai situasi lalu-lintas.

Metodologi Analisis Data

Untuk menganalisis kumpulan data yang telah diperoleh, digunakan program SPSS versi 12.0 dengan melakukan proses tabulasi silang dan secara bersamaan akan dicari nilai Kendall's tau-b. Analisis tabulasi silang dan Kendall's tau-b dilakukan untuk mengetahui hubungan antara data kelompok pertama dengan data kelompok ke dua. Analisis Kendall's tau-b dipilih karena teknik ini cocok untuk data yang berasal dari variabel ordinal yang mendominasi basis data untuk penelitian ini.

Hasil yang diperoleh dari analisis tersebut adalah dapat teridentifikasinya dua variabel yang terdapat korelasi, dapat mengetahui besar kecilnya korelasi, serta mengetahui arah korelasi. Pada analisis dengan metode kendall akan dihasilkan *output* yang berbentuk tabel-tabel yang didalamnya tercantum nilai Kendall dan nilai *approximate significance* (α).

Nilai Kendall's tau-b berkisar antara 0 (tidak ada korelasi sama sekali) sampai dengan 1 (korelasi sempurna. Tanda korelasi juga berpengaruh pada penafsiran hasil, tanda negatif menunjukkan hubungan yang terbalik sedangkan tanda positif menunjukkan hubungan yang searah. Jika *approximate significance* (α) lebih besar dari 0,05 maka H_0 (tidak ada hubungan antara dua variabel) diterima, dan jika α lebih kecil dari 0,05 maka H_0 ditolak.

HASIL ANALISIS DATA

Hubungan Jenis Kelamin dengan Variabel

Ada keterkaitan yang cukup antara jenis kelamin (perempuan) dengan apa yang akan dilakukan apabila kondisi jalan tidak baik. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor perempuan cenderung lebih memilih untuk tidak melalui jalan yang kondisinya tidak baik.

Hubungan Kelompok Umur dengan Variabel

Ada keterkaitan antara kelompok umur dengan variabel. Dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor pada kelompok umur yang lebih tua cenderung untuk memeriksa kendaraannya sebelum melakukan perjalanan bila dibandingkan dengan pengendara yang termasuk dalam kelompok umur lebih muda. Selain itu juga dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor yang termasuk dalam kategori kelompok umur lebih muda memiliki kecenderungan kurang berhati-hati dan suka melanggar peraturan lalu lintas. Pengendara sepeda motor yg termasuk dalam kategori kelompok umur lebih tua juga cenderung lebih memilih menghentikan perjalanan apabila kondisi cuaca menjadi buruk.

Hubungan Status Perkawinan dengan Variabel

Ada keterkaitan antara status perkawinan dengan variabel, maka dapat disimpulkan bahwa pengendara sepeda motor yang belum menikah cenderung lebih tidak berhati-hati pada saat mengendarai sepeda motor di jalan. Akan tetapi pengendara sepeda motor yang belum menikah cenderung memeriksa kendaraannya sebelum melakukan perjalanan, serta menghentikan perjalanannya jika cuaca menjadi buruk.

Hubungan Pendidikan Terakhir dengan Variabel

Ada keterkaitan antara pendidikan terakhir dengan tidak membawa SIM (Surat Izin Mengemudi) pada saat melakukan perjalanan. Pengemudi dengan pendidikan terakhir yang lebih tinggi cenderung selalu membawa SIM.

Hubungan Asal Daerah dengan Variabel

Tidak ada keterkaitan sama sekali antara asal daerah dengan variabel perilaku.

Hubungan Domisili dengan Variabel

Hampir tidak ada keterkaitan sama sekali antara domisili dengan variabel perilaku.

Hubungan Status Tempat Tinggal dengan Variabel

Ada keterkaitan yang erat antara status tempat tinggal dengan variabel melewati garis berhenti, memacu sepeda motor dengan kecepatan tinggi dan mendahului kendaraan lain dengan cara *zig-zag*. Pengendara yang tinggal dengan orang tua cenderung memacu sepeda motor dengan kecepatan tinggi dan mendahului kendaraan lain dengan cara *zig-zag*

Hubungan Besar Pengeluaran/bulan dengan Variabel

Hubungan antara besar pengeluaran per bulan dengan variabel perilaku memiliki keterkaitan yang cukup erat. Pengendara yang besar pengeluaran per bulannya lebih rendah

cenderung lebih sering berurusan dengan polisi (ditilang) di jalan, karena mereka seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas. Dan juga pengendara sepeda motor yang besar pengeluaran per bulannya lebih rendah cenderung kurang berhati-hati.

Hubungan Pekerjaan dengan Variabel

Hubungan antara pekerjaan pengendara sepeda motor dengan variabel perilaku memiliki keterkaitan yang erat. Karyawan/dosen cenderung lebih memilih untuk memeriksa kelengkapan sepeda motornya sebelum melakukan perjalanan dibandingkan dengan mahasiswa. Sementara pengendara sepeda motor yang berstatus mahasiswa cenderung kurang berhati-hati di jalan.

Hubungan Lama Bekerja/Kuliah dengan Variabel

Hubungan antara lama bekerja/kuliah dengan variabel memiliki hubungan yang erat. Mahasiswa, dosen dan karyawan yang lebih lama kuliah/bekerja cenderung lebih berhati-hati di jalan dan memiliki kecenderungan memeriksa sepeda motornya sebelum melakukan perjalanan.

Hubungan Tahun Masuk/Angkatan dengan Variabel

Terdapat keterkaitan yang cukup erat antara tahun masuk/angkatan dengan variabel. Mahasiswa, karyawan maupun dosen yang lebih baru masuk kuliah/bekerja cenderung memacu sepeda motornya di atas kecepatan rata-rata dari yang biasa dilakukan pengendara sepeda motor lainnya.

Hubungan Penyakit yang diderita dengan Variabel

Karena banyak sel dalam tabel silang yang berisikan angka kurang dari 5, interpretasi tidak layak dilakukan terhadap hasil analisis.

Hubungan Perokok dengan Variabel

Tidak terdapat keterkaitan antara variable kebiasaan merokok dengan perilaku pengendara.

Hubungan Jenis Mesin Motor dengan Variabel

Terdapat keterkaitan yang erat antara variabel dengan jenis motor. Pengendara yang menggunakan sepeda motor 4 Tak cenderung kurang hati-hati, selalu membawa SIM dan menghentikan perjalanan pada saat cuaca menjadi buruk, apabila dibandingkan dengan pengendara sepeda motor yang menggunakan jenis sepeda motor 2 Tak.

Hubungan Merek Motor dengan Variabel

Ada keterkaitan yang cukup erat antara merek sepeda motor dengan variabel. Pengendara yang menggunakan sepeda motor dengan merek yang lebih mahal memiliki kecenderungan setuju dengan peraturan keharusan menggunakan helm, jarang membawa barang lebih pada saat melakukan perjalanan dan akan memilih berhenti dan menggunakan jas hujan pada saat cuaca menjadi buruk.

Hubungan Jenis Motor dengan Variabel

Ada keterkaitan yang erat antara jenis motor dan variabel perilaku. Pengendara sepeda motor yang menggunakan jenis motor bebek lebih sering berurusan dengan polisi (ditilang) pada saat melakukan perjalanan dengan sebab melanggar peraturan lalu lintas dan juga mereka seringkali membawa muatan lebih pada saat mengendarai sepeda motornya.

Hubungan Volume Mesin dengan Variabel

Ada keterkaitan erat antara variabel dengan volume mesin. Pengendara sepeda motor yang volume mesin sepeda motornya lebih besar memiliki kecenderungan untuk memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.

Hubungan Tahun Pembelian dengan Variabel

Pengendara sepeda motor yang tahun pembeliannya lebih baru cenderung selalu membawa SIM dan tidak pernah mengalami kecelakaan.

Hubungan Bahan Bakar yang digunakan dengan Variabel

Pengendara sepeda motor yang menggunakan bahan bakar yang lebih mahal cenderung tidak pernah membawa barang dengan berat yang melebihi kapasitas sepeda motornya.

Hubungan Kelompok Umur Sejak Mengendarai Sepeda Motor dengan Variabel

Pengendara yang lebih lama menggunakan sepeda motor cenderung tidak menerobos lampu merah.

Hubungan Memiliki SIM dengan Variabel

Karena banyak sel dalam tabel silang yang berisikan angka kurang dari 5, interpretasi tidak layak dilakukan terhadap hasil analisis.

Hubungan Selalu Memakai Helm dengan Variabel

Pengendara yang selalu menggunakan helm cenderung lebih terganggu dengan pengendara lain yang ugal-ugalan di jalan, juga selalu membawa SIM.

Hubungan Model Helm dengan Variabel

Ada keterkaitan yang sangat erat antara model helm dengan variabel perilaku. Pengendara sepeda motor yang menggunakan model helm *full face* cenderung selalu membawa SIM.

Hubungan Lama Menggunakan Motor/Hari dengan Variabel

Pengendara sepeda motor yang menggunakan sepeda motornya lebih lama dalam sehari cenderung kurang berhati-hati di jalan.

Hubungan Jauhnya Penggunaan Motor/Hari dengan Variabel

Pengendara sepeda motor yang menempuh jarak lebih jauh per harinya cenderung

suka membawa muatan orang lebih banyak dari kapasitas tempat duduk sepeda motornya, serta cenderung tidak terganggu dengan pengendara sepeda motor lain yang menggunakan telepon seluler pada saat melakukan perjalanan.

KESIMPULAN

Dari penelitian yang telah dilakukan, dapat ditarik beberapa kesimpulan yaitu:

- (1) Pengendara sepeda motor pada kelompok umur yang lebih tua cenderung memeriksa kendaraannya sebelum melakukan perjalanan bila dibandingkan dengan pengendara sepeda motor yang lebih muda.
- (2) Pengendara sepeda motor yang masuk ke dalam kelompok umur lebih muda memiliki kecenderungan kurang berhati-hati dan suka melanggar peraturan lalu lintas bila dibandingkan dengan pengendara sepeda motor pada kelompok umur yang lebih tua. Pengendara sepeda motor yang masuk ke dalam kelompok umur yang lebih tua juga cenderung lebih memilih menghentikan perjalanan apabila kondisi cuaca menjadi buruk.
- (3) Pengendara sepeda motor yang belum menikah cenderung lebih tidak berhati-hati pada saat mengendarai sepeda motor di jalan. Dan pengendara sepeda motor yang tidak menikah cenderung memeriksa kendaraannya sebelum melakukan perjalanan serta menghentikan perjalanannya apabila cuaca menjadi buruk.
- (4) Pengendara sepeda motor yang pengeluaran bulannya lebih rendah cenderung lebih sering berurusan dengan polisi (ditilang) di jalan, karena mereka seringkali melakukan pelanggaran lalu lintas. Dan juga pengendara sepeda motor yang pengeluarannya lebih rendah cenderung kurang berhati-hati.
- (5) Pengendara sepeda motor yang berstatus sebagai karyawan/dosen cenderung lebih memilih untuk memeriksa kelengkapan sepeda motornya sebelum melakukan perjalanan dibandingkan dengan mahasiswa. Pengendara sepeda motor yang berstatus sebagai karyawan/dosen cenderung lebih berhati-hati di jalan.
- (6) Mahasiswa yang lebih lama kuliah cenderung lebih berhati-hati di jalan. Demikian pula karyawan/dosen yang lebih lama bekerja. Mahasiswa yang lebih lama kuliah memiliki kecenderungan memeriksa sepeda motornya sebelum melakukan perjalanan, demikian pula karyawan/dosen yang lebih lama bekerja.
- (7) Pengendara sepeda motor yang volume mesin sepeda motornya lebih besar, memiliki kecenderungan untuk memacu kendaraannya dengan kecepatan tinggi.
- (8) Pengendara sepeda motor yang selalu menggunakan helm cenderung lebih terganggu dengan pengendara lain yang ugal-ugalan di jalan, dan lebih berhati-hati di jalan. Pengguna helm juga cenderung selalu membawa SIM (Surat Izin Mengemudi)
- (9) Pengendara sepeda motor yang tahun pembelian sepeda motornya lebih baru cenderung selalu membawa SIM, dan tidak pernah mengalami kecelakaan.
- (10) Pengendara sepeda motor yang sudah sejak lama mengendarai sepeda motor cenderung tidak melewati lampu merah.
- (11) Pengendara sepeda motor yang menggunakan sepeda motornya lebih lama dalam sehari cenderung kurang berhati-hati di jalan.
- (12) Pengendara sepeda motor yang menempuh jarak lebih jauh per harinya cenderung lebih suka membawa muatan orang lebih dari kapasitas tempat duduk sepeda motornya, serta cenderung tidak terganggu dengan pengendara sepeda motor lain yang menggunakan telepon seluler pada saat melakukan perjalanan.

DAFTAR PUSTAKA

Ichwan. 2001. Berbahaya. *Harian Kompas*. Tahun 2001, Jakarta.

Pramana, Ady. 2006. *Hubungan Antara Perilaku Pengemudi pada Berbagai Keadaan Lalu Lintas Jalan dengan Karakteristik Pengemudi, Kendaraan dan Perjalanan*. Skripsi S1 Universitas Tarumanagara. Jakarta.

Undang-undang R.I. No. 14. (1992) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Ghalia, Jakarta, 1993.

