

ABSTRAK

Indonesia merupakan negara yang memiliki jumlah penduduk terbesar ke-4 di dunia. Kota Bandung merupakan salah satu kota yang memiliki jumlah penduduk yang besar dengan aktivitas yang padat. Padatnya aktivitas dapat menyebabkan terjadinya cecok atau kecelakaan antara pejalan kaki dan pengemudi motor. Angka kecelakaan di Kota Bandung tergolong tinggi. Penyebab utama kecelakaan terjadi karena pengemudi motor yang belum memiliki pemahaman *safety riding* dalam berkendara. Penelitian ini bertujuan untuk mengembangkan materi *safety riding* yang agar mengurangi pelanggaran dan angka kecelakaan di Kota Bandung.

Variabel-variabel yang digunakan pada penelitian ini merupakan hasil reduksi dari Tugas Akhir Felix Sandro yang berjumlah 63, sehingga penelitian ini merupakan penelitian lanjutan dari tugas akhir sebelumnya. Penulis mereduksi variabel dengan pihak Satlantas Kota Bandung hingga dihasilkan 12 variabel. Kuesioner dibuat berdasarkan 12 variabel hasil reduksi dengan tujuan untuk mengumpulkan penilaian pejalan kaki terhadap pengemudi motor dalam berkendara. Kuesioner disebarikan secara acak kepada 97 pejalan kaki di Kota Bandung. Hasil kuesioner diolah dengan menggunakan *multiple regression* yang sebelumnya harus memenuhi pengujian klasik, dengan tujuan untuk mendapatkan variabel bebas (X) yang berpengaruh terhadap variabel terikat (Y), yaitu perilaku *safety riding*. Digunakan tingkat kepercayaan 95% dan tingkat ketelitian 5%. Variabel bebas (X) yang berpengaruh terhadap variabel terikat (Y) akan diolah untuk pembuatan kuesioner ke-2.

Variabel bebas (X) berdasarkan *multiple regression* yang berpengaruh terhadap variabel terikat (Y), dihasilkan 3 variabel. Penulis menambahkan 1 variabel tambahan, dikarenakan pihak Satlantas ingin membahas variabel tersebut lebih lanjut. Kuesioner ke-2 dibuat berdasarkan 4 variabel tersebut, hingga dihasilkan 6 pertanyaan untuk pejalan kaki dan 17 pertanyaan untuk pengemudi motor. Kuesioner ke-2 bertujuan untuk mengetahui perilaku pejalan kaki di jalan ketika terdapat pengemudi motor yang tidak menaati perilaku *safety riding*, alasan pengemudi motor tidak menaati perilaku *safety riding*, dan tanggapan atas perilaku berkendara pengemudi motor di jalan. Hasil kuesioner ke-2 dianalisis dan diberikan usulan.

Analisis dilakukan dengan meninjau ketersediaan rambu-rambu di jalan raya, peraturan-peraturan dalam berkendara, dan pengawasan yang dilakukan oleh petugas kepolisian. Usulan yang diberikan pada variabel X1 yaitu: diperlukan razia motor secara rutin, memberikan sanksi yang tegas kepada pengemudi motor yang melanggar, dan larangan kepada pengguna jalan untuk tidak menegur pengemudi motor secara langsung. Usulan variabel X2 berupa penambahan marka jalan di persimpangan, polisi perlu melakukan razia di gang, dan melakukan razia secara tegas dan berkala. Usulan variabel X8 berupa penambahan *safety sign* di jalan-jalan tertentu. Usulan pada variabel X9 berupa penambahan trotoar di jalan yang ramai penduduk disertai dengan rekayasa jalur. Mendirikan sekolah serta mewajibkan pengemudi motor mengikuti sekolah tersebut sebelum mendapatkan Surat Izin Mengemudi (SIM).

Kata kunci: *safety riding*, pejalan kaki, pengemudi motor

DAFTAR ISI

COVER	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN ORISINALITAS	iii
PERNYATAAN PUBLIKASI	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
 BAB 1 PENDAHULUAN	 1-1
1.1 Latar Belakang	1-1
1.2 Identifikasi Masalah	1-3
1.3 Batasan dan Asumsi	1-3
1.4 Perumusan Masalah.....	1-3
1.5 Tujuan Penelitian.....	1-4
1.6 Sistematika Penulisan.....	1-5
 BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA.....	 2-1
2.1 Materi <i>Safety Riding</i> Pengemudi Motor.....	2-1
2.2 <i>Human Factor</i>	2-3
2.3 Pengujian Klasik	2-3
2.3.1 Pengujian Validasi Data	2-3
2.3.2 Pengujian Reliabilitas Data	2-4
2.3.3 Pengujian Normalitas Data.....	2-5
2.3.4 Pengujian Linearitas.....	2-5
2.3.5 Pengujian Autokorelasi	2-6
2.3.6 Pengujian Multikolinearitas	2-6
2.3.7 Pengujian Heteroskedastisitas	2-7
2.5 Ruang Henti Khusus (RHK)	2-8

BAB 3 METODOLOGI PENELITIAN	3-1
3.1 <i>Flowchart</i>	3-1
3.2 Peneltiain Pendahuluan	3-4
3.3 Penyusunan Kuesioner Penelitian	3-4
3.4 Penentuan Jumlah Responden Penelitian	3-5
3.5 Validasi Konstruk.....	3-6
3.6 Penyebaran Kuesioner Penelitian	3-6
3.7 Pengolahan Data dan Analisis	3-6
3.8 Perancangan Analisis	3-9
3.9 Kesimpulan dan Saran.....	3-15
BAB 4 PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA	4-1
4.1 Pengumpulan Data	4-1
4.1.1 Sejarah Polrestabes Kota Bandung.....	4-1
4.1.2 Struktur Organisasi.....	4-1
4.1.3 Hasil Kuesioner	4-2
4.2 Pengolahan Data.....	4-10
4.2.1 Pengujian Klasik	4-10
4.2.2 Pengolahan <i>Multiple Regression</i>	4-25
BAB 5 ANALISIS DAN USULAN	5-1
5.1 Analisis Uji Klasik	5-1
5.2 Analisis Presentase Kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM)	5-4
5.3 Analisis Lama Pengalaman Mengemudi Motor	5-4
5.4 Variabel Memutar Tuas Gas Secara Berlebihan sehingga Menimbulkan Suara Bising dari Knalpot (X1).....	5-5
5.4.1 Analisis Variabel X1 Berdasarkan Pejalan Kaki	5-5
5.4.2 Analisis Variabel X1 Berdasarkan Pengemudi Motor	5-6
5.4.3 Usulan Variabel X1	5-10
5.5 Variabel Mengikuti Petunjuk Polisi yang Sedang Bertugas di Jalan Raya (X2)	5-10
5.5.1 Analisis Variabel X2 Berdasarkan Pejalan Kaki	5-10
5.5.2 Analisis Variabel X2 Berdasarkan Pengemudi Motor	5-11

5.5.3	Usulan Variabel X2	5-19
5.6	Variabel Memperlambat Kecepatan pada Tempat Penyeberangan Pejalan Kaki, Tikungan, Tempat Keramaian, Persimpangan, dan Perlintasan Kereta Api (X8).....	5-23
5.6.1	Analisis Variabel X8 Berdasarkan Pejalan Kaki	5-23
5.6.2	Analisis Variabel X8 Berdasarkan Pengemudi Motor	5-26
5.6.3	Usulan Variabel X8.....	5-31
5.7	Variabel Mengemudi Secara Zig-Zag (X9).....	5-36
5.7.1	Analisis Variabel X9 Berdasarkan Pejalan Kaki	5-36
5.7.2	Analisis Variabel X9 Berdasarkan Pengemudi Motor	5-37
5.7.3	Usulan Variabel X9.....	5-39
BAB 6 KEISMPULAN DAN SARAN		6-1
6.1	Kesimpulan.....	6-1
6.2	Saran.....	6-2
DAFTAR PUSTAKA		
LAMPIRAN		

DAFTAR TABEL

Tabel	Judul	Halaman
1.1	Data Pelanggaran Lalu Lintas	1-2
1.2	Data Kecelakaan Lalu Lintas	1-2
3.1	Kuesioner	3-5
4.1	Presentase Umur Responden.....	4-2
4.2	Presentase Pengalaman Mengemudi Motor	4-3
4.3	Tanggapan Lain.....	4-10
4.4	Hasil Uji Validasi 1.....	4-12
4.5	Hasil Uji Validasi 2	4-13



DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul	Halaman
1.1	Jumlah Kendaraan Berdasarkan Jenisnya	1-1
1.2	Struktur Organisasi PT. Anggana Kurnia Putra.....	1-3
2.1	Hubungan antara Faktor.....	2-3
2.2	Rancangan RHK	2-8
3.1	<i>Flowchart</i>	3-1
3.1	<i>Flowchart</i> (Lanjutan 1).....	3-2
3.1	<i>Flowchart</i> (Lanjutan 2).....	3-3
3.2	Langkah-Langkah Pengolahan Data	3-7
3.3	Langkah-Langkah Pengolahan Data yang Dilakukan	3-8
4.1	Struktur Organisasi	4-1
4.2	Presentase Jenis Kelamin Responden	4-2
4.3	Hasil Kuesioner Variabel Y.....	4-3
4.4	Hasil Kuesioner Variabel X1	4-4
4.5	Hasil Kuesioner Variabel X2	4-4
4.6	Hasil Kuesioner Variabel X3	4-5
4.7	Hasil Kuesioner Variabel X4	4-5
4.8	Hasil Kuesioner Variabel X5	4-6
4.9	Hasil Kuesioner Variabel X6	4-6
4.10	Hasil Kuesioner Variabel X7	4-7
4.11	Hasil Kuesioner Variabel X8	4-7
4.12	Hasil Kuesioner Variabel X9	4-8
4.13	Hasil Kuesioner Variabel X10	4-8
4.14	Hasil Kuesioner Variabel X11	4-9
4.15	Hasil Kuesioner Variabel X12	4-9
4.16	Langkah 1 Uji Validasi	4-10
4.17	Langkah 2 Uji Validasi	4-10
4.18	Langkah 3 Uji Validasi	4-11
4.19	Hasil Uji Validasi.....	4-11

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul	Halaman
4.20	Hasil Uji Validasi 2.....	4-12
4.21	Hasil Uji Reliabilitas.....	4-14
4.22	Langkah 1 Uji Normalitas.....	4-15
4.23	Langkah 2 Uji Normalitas.....	4-15
4.24	Langkah 3 Uji Normalitas.....	4-16
4.25	Hasil Uji Normalitas	4-16
4.26	Langkah 1 Uji Linearitas	4-17
4.27	Langkah 2 Uji Linearitas	4-17
4.28	Hasil Uji Linearitas	4-18
4.28	Hasil Uji Linearitas Lanjutan.....	4-19
4.29	Langkah 1 Uji Autokorelasi	4-20
4.30	Langkah 2 Uji Autokorelasi	4-20
4.31	Hasil Uji Autokorelasi	4-21
4.32	Langkah 1 Uji Multikolinearitas.....	4-21
4.33	Langkah 2 Uji Multikolinearitas.....	4-22
4.34	Hasil Uji Multikolinearitas	4-22
4.35	Langkah 1 Uji Heteroskedastisitas	4-23
4.36	Langkah 2 Uji Heteroskedastisitas	4-23
4.37	Hasil Uji Heteroskedastisitas	4-24
4.38	Langkah 1 <i>Multiple Regression</i>	4-25
4.39	Langkah 2 <i>Multiple Regression</i>	4-26
4.40	Hasil <i>Multiple Regression</i>	4-26
4.40	Hasil <i>Multiple Regression</i> (Lanjutan 1).....	4-26
4.40	Hasil <i>Multiple Regression</i> (Lanjutan 2).....	4-27
4.40	Hasil <i>Multiple Regression</i> (Lanjutan 3).....	4-27
5.1	Presentase Kepemilikan SIM.....	5-4
5.2	Presentase Pengalaman Mengemudi Motor.....	5-4

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul	Halaman
5.3	Grafik Memutar Tuas Gas Secara Berlebihan dari Sudut Pandang Pejalan Kaki.....	5-5
5.4	Grafik Mengganti Knalpot dengan Knalpot Bising dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-6
5.5	Grafik Memutar Tuas Gas Secara Berlebihan dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-7
5.6	Grafik Tanggapan Mengganti Knalpot dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-8
5.7	Ambang Batas Kebisingan Penggunaan Knalpot Motor	5-9
5.8	UUD Pasal 285	5-9
5.9	Grafik Pengemudi Motor Berhenti di Atas <i>Zebra Cross</i> dari Sudut Pandang Pejalan Kaki	5-10
5.10	Grafik Menerobos Lampu Merah Ketika Terdapat Polisi dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-11
5.11	Grafik Berhenti di Atas <i>Zebra Cross</i> dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-12
5.12	Tidak Ada Tempat Pemberhentian untuk Motor	5-13
5.13	Grafik Mengikuti Petunjuk Polisi dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-13
5.14	Tidak Mengikuti Petunjuk Polisi	5-14
5.15	Grafik Menghindari Razia Motor dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-14
5.16	Menghindari Razia Motor.....	5-15
5.17	Grafik Tanggapan Berhenti di Atas <i>Zebra Cross</i> dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-15
5.18	Grafik Tanggapan Tidak Mengikuti Petunjuk Polisi dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-16

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul	Halaman
5.19	Pasal 106 Ayat 4	5-17
5.20	Pasal 104 Ayat 1	5-18
5.21	Tempat Berhenti Khusus Motor di Persimpangan.....	5-19
5.22	Lalu Lintas di Persimpangan Pasteur.....	5-20
5.23	Lalu Lintas di Persimpangan Pasteur (2).....	5-20
5.24	Rekayasa Lalu Lintas di Persimpangan Pasteur Aktual	5-21
5.25	Ukuran RHK	5-21
5.26	Rekayasa Lalu Lintas di Persimpangan Pasteur Usulan	5-22
5.27	Grafik Tidak Memberikan Kesempatan Menyeberang dari Sudut Pandang Pejalan Kaki	5-23
5.28	Grafik Tidak Memperlambat Kecepatan dari Sudut Pandang Pejalan Kaki.....	5-24
5.29	Grafik Menerobos Palang Kereta Api dari Sudut Pandang Pejalan Kaki.....	5-25
5.30	Menerobos Palang Kereta Api.....	5-25
5.31	Grafik Tidak Memperlambat Laju Kendaraan dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-26
5.32	Grafik Menerobos Lampu Merah dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-27
5.33	Menerobos Lamu Merah.....	5-27
5.34	Grafik Menerobos Palang Kereta Api dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-28
5.35	Grafik Tanggapan Tidak Memperlambat Kendaraan dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-29
5.36	Pasal 21	5-30
5.37	Pasal 114	5-31
5.38	Tanda Batas Kecepatan Maksimal.....	5-31

DAFTAR GAMBAR

Gambar	Judul	Halaman
5.39	Lampu Merah Digunakan untuk Pejalan Kaki.....	5-32
5.40	<i>Zebra Cross</i> di Depan Masjid Raya.....	5-32
5.41	<i>Zebra Cross</i> di Depan Universitas Kristen Maranatha Aktual ...	5-33
5.42	<i>Zebra Cross</i> di Depan Universitas Kristen Maranatha Usulan...	5-33
5.43	Rancangan Tinggi Tombol Lampu Stopan	5-34
5.44	Lalu Lintas di Terminal Jalan Suniaraja	5-35
5.45	Grafik Mengemudi Motor Secara Zig-Zag dari Sudut Pandang Pejalan Kaki	5-36
5.46	Grafik Mendahului dengan Menyelip dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-37
5.47	Mendahului Secara Zig-Zag	5-37
5.48	Grafik Tanggapan Mengemudi dengan Zig-Zag dari Sudut Pandang Pengemudi Motor.....	5-38
5.49	Pasal 112	5-39
5.50	Lalu Lintas di Jalan Terusan Babakan Jeruk I	5-39
5.51	Tampak Atas Usulan Trotoar.....	5-40
5.52	Tampak Depan Usulan Trotoar.....	5-40
5.53	Rekayasa Usulan Lalu Lintas	5-41