

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

V.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil temuan dan pembahasan dalam rangka menjawab rumusan serta tujuan dari penelitian, maka kesimpulan yang relevan dengan hasil analisis adalah sebagai berikut :

1. Variabel yang berpengaruh terhadap perilaku berlalu lintas

Berdasarkan hasil analisis, terdapat dua variabel kunci dalam konstruk eksogen yaitu kedisiplinan dan pengetahuan yang memiliki pengaruh signifikan terhadap perilaku berkendara. Indikator kedisiplinan, yakni etika berkendara dengan sub-indikator X2.2 (menghindari penggunaan telepon genggam saat berkendara), memiliki nilai pengaruh paling besar (0,977). Hal ini menunjukkan bahwa kedisiplinan dalam etika berkendara sangat berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman. Di sisi lain, indikator pengetahuan terkait kepatuhan hukum (X1.4) memiliki nilai pengaruh langsung lebih kecil sebesar 0,744. Ini menggambarkan bahwa pengetahuan dan pemahaman terhadap hukum dan aturan lalu lintas sangat penting untuk mendukung perilaku berkendara yang aman dan patuh. Oleh karena itu, perbaikan dalam dua aspek ini dapat berkontribusi signifikan terhadap peningkatan keselamatan di jalan raya.

Berdasarkan analisis konstruk endogen menunjukkan bahwa variabel perilaku, khususnya indikator perilaku berkendara secara dissociated active (Y2.2), memiliki pengaruh langsung paling besar dengan nilai sebesar 0,722. Perilaku berkendara dissociated active mencakup perilaku berbahaya dan tidak bertanggung jawab seperti berkendara dengan kecepatan tinggi, mengubah jalur tanpa pemberitahuan, dan lainnya. Selain itu, variabel persepsi, khususnya indikator persepsi negatif (Y1.2), juga memiliki pengaruh langsung signifikan dengan nilai 0,697. Persepsi negatif merujuk pada sikap dan pandangan yang meremehkan keselamatan saat berkendara, seperti tidak menggunakan helm atau mengemudi dengan kecepatan tinggi. Peningkatan dalam perilaku berkendara yang bertanggung jawab dan perubahan dalam persepsi

negatif dapat berkontribusi secara signifikan terhadap peningkatan keselamatan di jalan raya.

2. Pemodelan perilaku berlalu lintas menggunakan SEM (*Structural Equation Modelling*)

Berdasarkan hasil analisis model struktural dan pengujian goodness of fit, penelitian ini (Perilaku Berlalu Lintas Usia Muda dalam Mengendarai Sepeda Motor dengan Metode SEM) menghasilkan dua persamaan struktural yang dapat diterima sehingga dapat menjelaskan pengaruh masing-masing variabel eksogen terhadap variabel endogen. Dua persamaan struktural yang dihasilkan, yaitu :

Persamaan Struktural 1 : Persepsi = 0,386 (pengetahuan) + 0,691 (kedisiplinan)

Persamaan Struktural 2 : Perilaku = -0,294 (pengetahuan) + -0,969 (kedisiplinan)

Hasil persamaan struktural pertama yang dihasilkan dari penelitian ini, dapat disimpulkan bahwa variabel persepsi memiliki pengaruh yang paling dominan terhadap perilaku. Hal ini ditunjukkan oleh nilai koefisien jalurnya sebesar 1,875. Dalam membentuk persepsi variabel pengetahuan (sebesar 0,386) dan variabel kedisiplinan (sebesar 0,691) berperan secara signifikan, hal tersebut ditunjukkan dengan nilai pengaruh langsung secara positif. Pada tabel IV.21 indikator yang mendukung pembentukan persepsi positif secara signifikan adalah indikator kedisiplinan X2.2 (menghindari penggunaan telepon genggam saat berkendara) dan indikator pengetahuan X1.4 (terkait kepatuhan hukum).

Hasil persamaan struktural kedua menunjukkan bahwa dalam membentuk perilaku dipengaruhi oleh variabel pengetahuan (sebesar -0,294) dan variabel kedisiplinan (sebesar -0,969) berperan secara negatif, hal tersebut ditunjukkan dengan nilai pengaruh langsung secara negatif. Sebuah bobot jalur negatif antara dua variabel menunjukkan bahwa variabel-variabel tersebut memiliki hubungan terbalik. Jadi, jika nilai variabel satu menurun, nilai variabel lainnya juga akan ikut menurun. Pada tabel IV.21 indikator yang mendukung pembentukan perilaku negatif

secara signifikan adalah indikator kedisiplinan X2.3 (alat keselamatan berkendara) dan indikator pengetahuan X1.1 (pengetahuan rambu lalu lintas). Adapun perilaku yang dibentuk dari kedua jalur tersebut adalah Y2.4 (Injudicious, kemampuan menilai kurang).

Perilaku "injudicious" merujuk kepada perilaku yang menunjukkan kurangnya pertimbangan atau kebijaksanaan. Dalam konteks berkendara, hal tersebut melibatkan berbagai tindakan atau kebiasaan yang bisa membahayakan keselamatan di jalan misalnya seperti estimasi jarak yang tidak baik, salah satu aspek penting dalam berkendara adalah kemampuan untuk mengestimasi jarak antara kendaraan dengan kendaraan lain, pejalan kaki, atau objek lain di jalan. Jika pengendara sering salah dalam mengestimasi jarak, hal tersebut dapat meningkatkan risiko kecelakaan. Selain itu gerakan berkendara yang tidak umum seperti pengendara yang tiba-tiba berhenti tanpa peringatan, atau mengubah lajur tanpa memberi tanda, ini dapat mengejutkan pengendara lain dan menyebabkan kecelakaan. Perilaku injudicious ini bisa berdampak negatif pada keselamatan di jalan. Oleh karena itu, penting untuk memperhatikan dan menghindari perilaku seperti ini saat berkendara.

Dapat disimpulkan bahwa pembentukan perilaku negatif ketika berkendara dipengaruhi oleh pengaruh pengetahuan dan kedisiplinan yang negatif pula. Sehingga perlu meningkatkan pengetahuan dan kedisiplinan untuk mendapatkan perilaku yang positif

V.2 Saran

Saran yang dapat saya berikan pada Pemerintah Kabupaten Sidoarjo adalah sebagai berikut:

1. Diperlukan upaya yang lebih intensif untuk meningkatkan kedisiplinan pengendara sepeda motor usia muda di Kabupaten Sidoarjo. Program penegakan hukum yang ketat dan peningkatan patroli lalu lintas dapat menjadi langkah awal dalam membangun kesadaran akan pentingnya patuh terhadap aturan lalu lintas. Selain itu, pengembangan strategi penguatan norma dan budaya disiplin juga perlu dilakukan melalui kampanye sosial dan pembentukan komunitas berbasis keselamatan berlalu lintas.

2. Perlu dilakukan evaluasi terhadap kebijakan dan regulasi lalu lintas yang ada di Kabupaten Sidoarjo, terutama yang berkaitan dengan pengendara sepeda motor usia muda. Evaluasi ini dapat melibatkan pemangku kepentingan terkait, seperti pemerintah daerah, kepolisian, dan organisasi masyarakat, untuk mengidentifikasi kelemahan dan peluang perbaikan dalam regulasi yang ada. Tujuannya adalah untuk memastikan adanya kebijakan yang sesuai dengan kondisi dan kebutuhan pengendara sepeda motor usia muda.
3. Penting untuk melibatkan pemangku kepentingan dan masyarakat secara aktif dalam upaya meningkatkan kesadaran dan kepatuhan terhadap aturan lalu lintas. Dapat dilakukan melalui kampanye komunitas, forum diskusi, atau pertemuan terbuka yang melibatkan pengendara sepeda motor usia muda, orang tua, lembaga pendidikan, dan organisasi masyarakat lainnya. Kolaborasi ini akan membantu memperkuat kesadaran dan budaya keselamatan berlalu lintas di Kabupaten Sidoarjo.

Saran yang dapat saya berikan pada peneliti selanjutnya adalah sebagai berikut:

1. Diperlukan pengembangan penelitian lebih lanjut terkait teknologi dan inovasi dalam bidang transportasi yang dapat membantu meningkatkan keselamatan dan kesadaran pengendara sepeda motor usia muda. Misalnya, pengembangan aplikasi mobile yang dapat memberikan informasi lalu lintas secara real-time, pelatihan virtual reality untuk meningkatkan keterampilan berkendara, atau pengembangan teknologi sensor untuk mendeteksi perilaku berisiko pengendara.
2. Penggunaan teori pada penelitian ini dibatasi oleh empat variabel, oleh karena itu diduga ada faktor – faktor lain yang memiliki pengaruh terhadap perilaku berlalu lintas pada usia muda sehingga pada penelitian selanjutnya dapat disempurnakan dengan penambahan teori yang berhubungan dengan perilaku berlalu lintas pada usia muda.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus, A. A. and Umar, F. (2016) 'Analisis Tingkat Kepatuhan Hukum Berlalu Lintas Bagi Pengemudi Angkutan Umum Antar Kota Di Makassar', *Adiministrasi Publik*, 2(1), pp. 2–10.
- Akbar, M. A. A. (2018) 'Analisis Pengaruh Kelompok Usia Dalam Perilaku Berkendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kota Mataram Menggunakan Structural Equation Modeling (SEM)', *Artikel Ilmiah*.
- Azizah, M. H. (2016) 'Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa', *kesehatan masyarakat UNNES*, pp. 1–161.
- Bambang Tripoli, Rahmat Djamaluddin, F. N. (2019) 'Kendaraan Bermotor', *Jurnal.Utu.Ac.Id/Jtsipil*, 5(2), pp. 82–91.
- BPS (2021) *Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor*.
- Dahlia Br Ginting (2009) 'Structural Equation Model (SEM)', *Media Informatika*, 8. No. 3, pp. 121–134.
- DASTIKS (2021) 'Peringkat Kecelakaan Di Provinsi Jawa Timur', 7, p. 14.
- Dwiyogo, P. (2006) 'Identification Study of Blackspot and Blacksite On Jagorawi Freeway'.
- Fadhlan (2016) 'Studi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Terhadap Persimpangan Bersinyal Pada Jalan Di Kecamatan Medan Timur Kota Medan', pp. 1–63.
- Ghozali, I. (2008) 'Structural Equation Modeling, Metode Alternatif dengan Partial Least Square', *Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro*.
- Gunanti, I. M. E. Y. (2010) 'Analisis faktor-faktor yang mempengaruhi motivasi orang bersepeda dengan'.
- Guntur, M. (2015) 'Oleh':, *Studi Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Kota Makassar*, pp. 1–63.
- Handayani, D., Laksono, D. E. and Novitiana, L. (2017) 'Pengaruh Perilaku Agresif

- Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja Dengan Studi Kasus Pelajar Sma Kota Surakarta', *Jurnal Riset Rekayasa Sipil*, 1(1), p. 64. doi: 10.20961/jrrs.v1i1.14724.
- Hardini, P. and Indriyati, E. W. (2018) 'Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas', *Journal of Indonesia Road Safety*, 1(3), p. 138.
- Herawati, H. (2019) 'Karakteristik Dan Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Di Indonesia Tahun 2012', *Warta Penelitian Perhubungan*, 26(3), p. 133. doi: 10.25104/warlit.v26i3.875.
- Jalaludin (2021) *Kajian Perilaku Keselamatan Pengendara Sepeda Motor Dengan Pemodelan Persamaan Struktur (Structural Equation Modeling)*, Universitas Mercu Buana.
- Kartika (2009) 'Faktor – faktor yang Mempengaruhi Struktur Modal Pada Perusahaan Manufaktur yang Go Public di BEI', *Jurnal Dinamika*.
- Konsultan Analisis Data (2020) *Pahami Cara Mudah Analisis SEM dengan AMOS Disini*.
- Kunum (2013) *Analisis Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Melintasi Titik Keramaian*.
- Lady, Rizqandini, T. (2020) 'Efek usia, pengalaman berkendara, dan tingkat kecelakaan terhadap driver behavior pengendara sepeda motor', *Jurnal Teknologi*, 12 No.1, pp. 57–64.
- Latan, H. and Ghozali, I. (2012) *Partial Least Squares: Concepts, Techniques and Applications using SmartPLS 3*.
- Najmy, A. (2018) *IDENTIFIKASI PENGARUH PERILAKU PENGENDARA TERHADAP TINGKAT KECELAKAAN LALU LINTAS DENGAN MENGGUNAKAN METODE STRUCTURAL EQUATION MODELLING (SEM)*.
- Nusantara, D. A. (2020) 'Identifikasi Perilaku Berkendara Pengendara Motor Usia Muda', *Ekonomi Bisnis*.
- Pemerintah Indonesia (2009) *Undang - Undang Republik Indonesia Nomor 40*

Tahun 2009. indonesia.

PP No. 44 tahun 1993 (1993). Available at: <http://www.bphn.go.id/data/documents/93pp044.pdf> (Accessed: 4 November 2022).

Putranto, L. S. (2017) 'Perilaku Pengemudi Indonesia', in *Kuliah Umum Universitas Islam Kalimantan Banjarmasin, 14 Oktober 2017*, p. 95.

Rakhmani, F. (2013) 'Kepatuhan Remaja Dalam Berlalu Lintas', *Sosiatri*, 2 No.1, pp. 1–8.

RI, M. P. (2009) *Undang Undang No.22 tahun 2009*. Indonesia. Available at: https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/uu_no.22_tahun_2009.pdf.

Sadono, S. (2015) 'BUDAYA TERTIB BERLALU-LINTAS Kajian Fenomenologis atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor di Kota Bandung', pp. 58–70.

Salihat (2010) *Persepsi Risiko Berkendara dan Perilaku Penggunaan Sabuk Keselamatan di Kampus Universitas Indonesia, Depok, Kesehatan Masyarakat Nasional*. Kesmas: Jurnal Kesehatan Masyarakat Nasional.

Sampouw, M. (2009) 'Kajian Perilaku Pengendara Sepeda Motor Terhadap Aspek Keselamatan Berlalu Lintas', pp. 1–172.

Saputro, A. S. (2019) 'Pengaruh Empati dan Trust terhadap Friendship Quality', pp. i–78.

Sarwono (1995) *Teori-teori Psikologi Sosial, Jakarta : Raja Grafindo Persada*. Available at: http://eprints.ums.ac.id/15960/20/DAFTAR_PUSTAKA.pdf (Accessed: 18 September 2022).

Sekaran (2003) *Research Methods For Business: A Skill Building Approach*. New York-USA: John Wiley and Sons, Inc.

Setyowati, D. L., Firdaus, A. R. and Rohmah, N. R. (2019) 'Faktor Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas Pada Siswa Sekolah Menengah Atas Di Kota Samarinda', 7 No.3, pp. 331–338.

Soekanto (1977) 'Kesadaran hukum dan kepatuhan hukum (suatu percobaan

penerapan metode yuridis-empiris untuk mengukur kesadaran hukum dan kepatuhan hukum mahasiswa hukum terhadap peraturan lalu lintas’.

Sugiono, D. H. (2014) ‘Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan’, *Rekayasa dan Manajemen*, 3 No.2, pp. 244–255.

Sugiyono (2017) *Sugiyono, Metode Penelitian Pendidikan Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif*. Available at: <https://adoc.pub/sugiyono-metode-penelitian-pendidikan-pendekatan-kuantitatif.html> (Accessed: 23 July 2022).

Sunatra (2006) ‘Prosedur Penelitian : Suatu Pendekatan Praktek. Rineka Cipta.’

Suparyanto dan Rosad (2016) *METODE SEM AMOS LISREL PLS, Suparyanto dan Rosad* Badan Penerbit PT. Intermedia Personalia Utama.

Triman, A. *et al.* (2017) *Pelatihan Mindfulness untuk Mengurangi Emosi Marah pada Pengemudi Usia Remaja*.

Utari, G. C. (2010) ‘Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi Dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi’.

Wijaya, S. H. B. *et al.* (2020) ‘Penyuluhan Tertib Berlalu Lintas Pada Kalangan Remaja Oleh Satlantas Polres Klaten’, 3, pp. 8–15.

Yohannes Lulie, J. T. H. (2005) ‘Jurnal Teknik Sipil’, *Teknik Sipil*, 6.