

# BAB I

## PENDAHULUAN

### I.1 Latar Belakang

Banyak negara berkembang di Asia, termasuk Indonesia, menggunakan 115.023.039 sepeda motor (BPS 2021). Hal ini disebabkan oleh fakta bahwa sepeda motor dianggap sebagai alternatif yang lebih baik untuk mengatasi kemacetan karena mereka digunakan secara luas sebagai kendaraan utilitas. Selain itu, sepeda motor lebih murah daripada mobil roda empat, dan orang-orang dapat menyalip di sela-sela kemacetan (Buchari, 2018). Namun penggunaan sepeda motor harus didukung dengan pengemudi sepeda motor yang menaati peraturan lalu lintas agar terciptanya jalan yang berkeselamatan.

*Safety riding* adalah sistem berekendara di mana pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan lainnya harus berperilaku secara aman saat berekendara. Untuk mencegah kecelakaan lalu lintas, pengemudi harus memiliki dasar pelatihan berekendara dan kesadaran pengemudi yang baik (Wulandari et al., 2021). Pengendara sepeda motor sering mengambil tindakan yang tidak mempertimbangkan keselamatan mereka sendiri dan pengguna jalan lain, meskipun mereka menyadari bahwa tindakan mereka dapat menyebabkan kecelakaan. Jumlah pengemudi sepeda motor meningkat seiring dengan jumlah sepeda motor itu sendiri, yang mengakibatkan banyaknya kecelakaan lalu lintas yang melibatkan sepeda motor di Indonesia (Aldy dwi mulyana, 2020). Menurut Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 106 ayat (1): Pengemudi harus memperlambat kendaraannya sesuai dengan rambu lalu-lintas. Selain sesuai dengan rambu lalu-lintas sebagaimana dimaksud pada ayat (1), pengemudi harus memperlambat kendaraannya jika melihat dan mengetahui ada pejalan kaki yang akan menyeberang. Dua kategori penting dari perilaku manusia adalah yang tampak jelas dan yang tersembunyi. Perilaku yang terlihat jelas dapat diamati, sedangkan perilaku yang tersinggung dan kurang dapat mengontrol amarahnya. Menurut

fungsinya, perilaku dapat dikendalikan dalam berbagai tingkat, seperti berdasarkan ketrampilan, peraturan, dan perilaku berdasarkan pengetahuan (Poei & Ansusanto, 2017)

Dalam konflik lalu lintas, pengemudi dihadapkan pada pilihan untuk menghindar, segera, lambat, atau mengerem atau berbelok (Kusumastutie et al., 2024). Jumlah kendaraan yang ada di sebuah wilayah juga dipengaruhi oleh jumlah penduduk di sana, yang dapat menyebabkan kemacetan atau kecelakaan yang membahayakan pengguna. Berdasarkan data Kepolisian Republik Indonesia (2021) faktor penyebab kecelakaan lalu lintas terbesar adalah faktor manusia yaitu sebesar 61%. Faktor manusia tersebut adalah kemampuan dan perilaku berkendara yang berisiko. Ini mendukung hasil penelitian sebelumnya yang menunjukkan bahwa kesalahan manusia atau perilaku berkendara memiliki korelasi dengan tingkat tinggi kecelakaan lalu lintas, terutama yang melibatkan sepeda motor (Andrijanto et al., 2022). Konflik lalu lintas dapat terjadi ketika pengendara mengambil keputusan yang tidak tepat sehingga mengakibatkan para pengendara lain melakukan pengereman atau pengelakan hal ini lebih sering terjadi di persimpangan yang tak bersinyal.

Kecelakaan lalu lintas di Ngawi pada tahun 2022 sebanyak 484 kejadian terdapat korban mati, luka berat, korban luka ringan, dan kerugian (*Badan Pusat Statistika Kabupaten Ngawi*). Kecelakaan lalu lintas adalah peristiwa yang tidak terduga dan tidak disengaja yang terjadi di jalan yang melibatkan kendaraan dengan kendaraan lain atau orang yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian harta benda. Peristiwa yang tidak terduga dan tidak disengaja yang terjadi di jalan yang melibatkan kendaraan dengan kendaraan lain atau orang yang mengakibatkan korban jiwa dan kerugian harta benda disebut kecelakaan lalu lintas (Hamdi et al., 2019). Salah satu penyebab kecelakaan yaitu para perilaku pengendara yang buruk terutama pengendara sepeda motor.

Pengendara sepeda motor adalah penyumbang kecelakaan terbesar, berdasarkan data KORLANTAS POLRI 76% sebagian besar dari kecelakaan ini diakibatkan oleh aggressive driving atau mengemudi secara ugal-ugalan (Rayanti, 2024)

Banyak pejalan kaki yang tidak menggunakan zebra cross yang disediakan dan banyak pengemudi yang tidak memberikan prioritas yang cukup kepada pejalan kaki adalah penyebab konflik yang sering terjadi di zebra cross antara pejalan kaki dan kendaraan bermotor, yang mengurangi ketertiban dan keamanan pejalan kaki (Agung et al., 2023). Lokasi Jl.Ahmad Yani memiliki volume lalu lintas cukup tinggi maka diperlukan kajian untuk diperlukan perhatian khusus pada lokasi penyebrangan zebracross.

Kegiatan magang merupakan kegiatan yang wajib dilaksanakan oleh para Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan untuk memenuhi kewajiban akademik. Pelaksanaannya berada di luar kampus Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan dengan tujuan untuk meningkatkan pengetahuan dan wawasan para taruna/i secara langsung terkait kondisi nyata di dunia kerja Dinas Perhubungan yang menjadi tempat masing-masing kelompok magang serta tujuan lain dari pelaksanaan kegiatan ini adalah untuk menerapkan pengetahuan yang sudah di peroleh para taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) pada saat pelaksanaan Magang di Dinas Perhubungan masing masing kelompok magang. Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang disesuaikan dengan dunia kerja nyata. Pelaksanaan kegiatan ini disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal, yang diharapkan dapat mengenal lebih jauh mengenai dunia kerja.

Hasil penelitian dalam pelaksanaan Magang ini dapat menggambarkan perilaku pengendara sepeda motor di lokasi penyebrangan zebracross yang dilihat dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan pedoman bagi daerah terkait dalam meningkatkan keselamatan transportasi jalan. Laporan individu ini bertujuan untuk menganalisis pengaruh perilaku *anggresive driving* terhadap pengendara sepeda motor di lokasi penyebrangan zebracross.

Kegiatan ini juga merupakan kewajiban dari pembelajaran yang ada di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal karena merupakan pendidikan vokasi yang berbasis pada keterampilan dan keahlian yang disesuaikan dengan dunia kerja nyata. Pelaksanaan kegiatan ini disesuaikan dengan kurikulum akademik yang berlaku di Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan Tegal, yang diharapkan dapat mengenal lebih jauh mengenai dunia kerja.

Hasil penelitian dalam pelaksanaan Praktik Kerja Profesi (PKP) ini dapat menggambarkan kondisi lalu lintas yang dilihat dari aspek keselamatan dan dapat dijadikan pedoman bagi daerah terkait perencanaan perbaikan dan pembangunan dalam bidang keselamatan transportasi jalan. Praktek Kerja Profesi (PKP) ini bertujuan untuk menganalisis lokasi rawan kecelakaan dan juga memberikan usulan penanganan yang tepat untuk penanganan lokasi tersebut.

## **I.2 Ruang Lingkup**

Ruang lingkup pengaruh perilaku *aggressive driving* terhadap pengendara sepeda motor dilokasi penyebrangan zebracross yang dimaksud dalam laporan individu ini adalah :

- a. Definisi dan karakteristik *aggressive driving*
- b. Indikator perilaku anggresive driving
- c. Metode pengumpulan data (observasi langsung, rekaman video, kuisisioner)
- d. Karakteristik pengendara motor yang diamati (usia, jenis kelamin, tipe pekerjaan, domisili)
- e. Saran penanganan mengurangi perilaku *anggresive driving* terhadap pengendara sepeda motor

## **I.3 Tujuan**

Tujuan penyusunan laporan individu Taruna/i Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui perilaku pada pengemudi sepeda motor di lokasi penyebrangan zebra cross

2. Untuk mengetahui pengaruh perilaku pengemudi sepeda motor di lokasi penyebrangan zebra cross

#### **I.4 Manfaat Penelitian**

Hasil dari kegiatan magang Taruna/i program studi Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) ini adalah sebuah laporan individu di Dinas Perhubungan Kabupaten Ngawi yang bermanfaat antara lain :

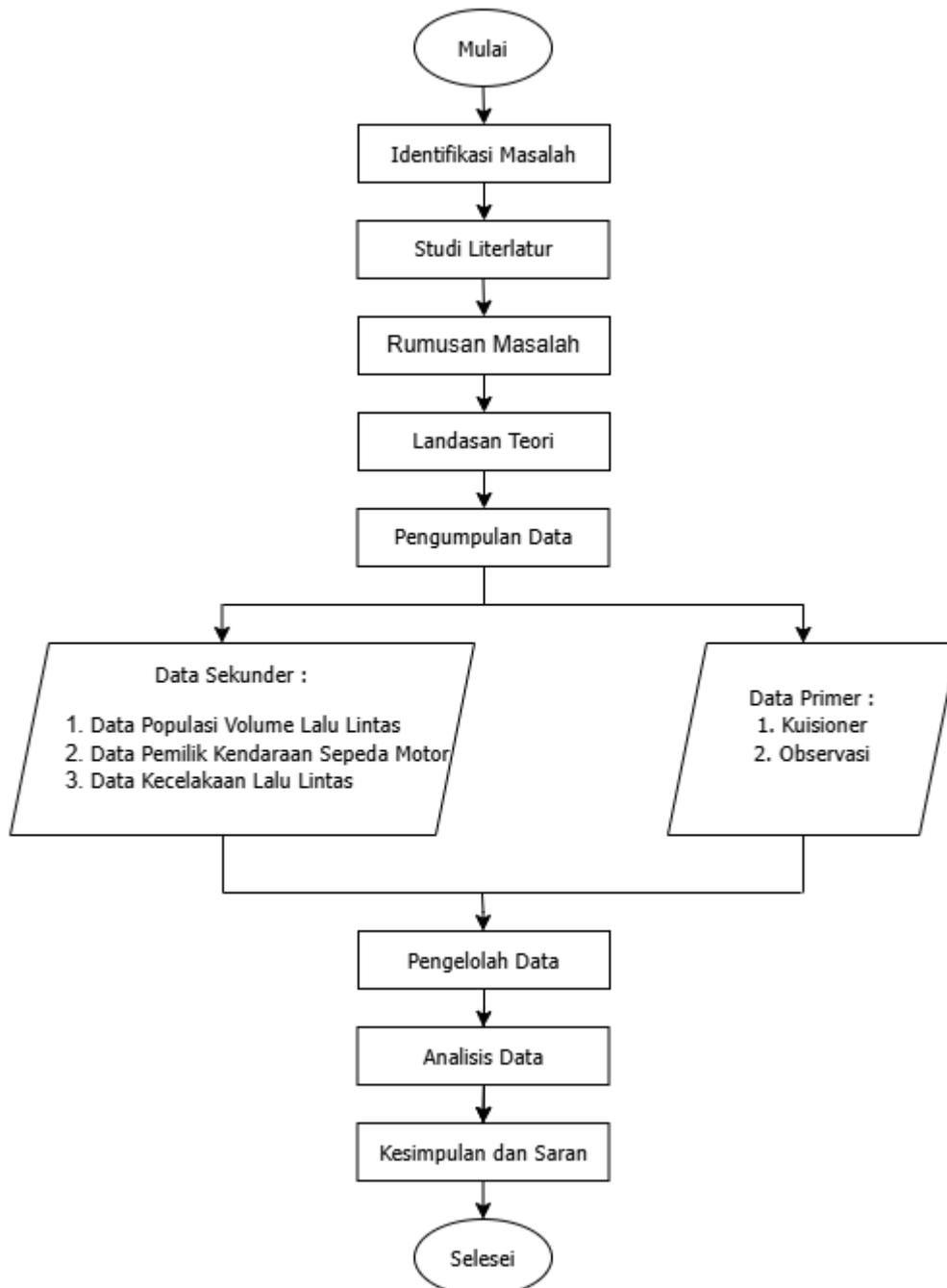
1. Bagi Mahasiswa, kegiatan magang ini berguna untuk melatih pola pikir yang objektif dalam menyikapi permasalahan keselamatan transportasi jalan serta menambah wawasan dan pengetahuan yang berkaitan dengan perilaku aggressive pengendara sepeda motor.
2. Bagi Pemerintah Kabupaten Ngawi, hasil kegiatan magang ini dapat menjadi bahan masukan dalam penyelenggaraan program dan kegiatan keselamatan transportasi jalan serta sebagai bahan pertimbangan dalam menangani dan mengurangi kecelakaan.
3. Bagi Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, hasil kegiatan magang ini dapat menjadi salah satu tolak ukur guna meningkatkan sistem pembelajaran yang lebih baik, khususnya untuk program studi Sarjana Terapan Rekayasa Sistem Transportasi Jalan (RSTJ) dan menjalin kerja sama dengan pemerintah Kabupaten Ngawi tentang lulusan dari Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) untuk bekerja.

#### **I.5 Waktu dan Tempat Pelaksanaan Magang**

Pelaksanaan magang di Dinas Perhubungan Kabupaten Ngawi disesuaikan dengan kalender akademik Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan (PKTJ) dan telah memenuhi persyaratan yang sesuai dengan peraturan akademik. Kegiatan magang ini dilaksanakan selama 6 bulan di Dinas Perhubungan Kabupaten Ngawi.

## I.6 Metode Penelitian

### I.6.1 Bagan Alir



**Gambar I.1** Bagan Alir

## I.6.2 Pengumpulan Analisis Data

### A. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian. Dalam pembuatan laporan magang ini diperlukan langkah-langkah yang rinci dan sistematis dalam mengumpulkan data guna memperoleh hasil yang diharapkan. Pengambilan sampel pada penelitian ini dengan menggunakan non probability sampling dengan menggunakan metode *convenience sampling* (sampling kemudahan). Teknik *convenience sampling* adalah pengambilan sampel secara nyaman dan dilakukan dengan memilih sampel bebas sesuai dengan kehendak perisetnya (Darista & Mujilan, 2021). Alasan pemilihan metode ini dikarenakan tidak diketahuinya populasi secara pasti, sehingga penulis memutuskan untuk mengambil jumlah sampel minimal sebesar 80 responden yaitu pengunjung pasar Beran dan siswa-siswi SMA N 1 Ngawi yang tepat berada di depan lokasi penyeberangan zebracross.

Jenis data yang digunakan yaitu data primer dan data sekunder berdasarkan tujuan pengumpulannya sehingga dapat digunakan untuk mengumpulkan data dalam penelitian ini. Setelah data primer dan sekunder terkumpul, selanjutnya mengolah data-data tersebut menggunakan analisis deskriptif. Berikut merupakan rincian data yang diolah menjadi Laporan Individu di Dinas Perhubungan Kabupaten Ngawi:

#### 1. Data Primer

Data primer diperoleh melalui survei langsung di lokasi penelitian. Berikut merupakan kebutuhan data primer dalam penelitian ini:

- a. Data volume populasi lalu lintas sepeda motor
- b. Data pemilik kendaraan sepeda motor
- c. Data kecelakaan lalu lintas

#### 2. Data Sekunder

Data sekunder yang diperlukan yakni sebagai berikut :

a. Data Kuisisioner

**Tabel I.2** Kuisisioner

No	Pertanyaan	Skala Likeart			
		TK	KK	SR	S
	Perilaku Aggrwsive Driving dan Perilaku diZebraCross				
1.	Saya berkendara dengan kecepatan tinggi ketika akan melewati zebra cross				
2.	Saya menekan rem mendadak ketika terlalu dekat dengan pejalan kaki di lokasi zebra cross				
3.	Saya mendahului pengendara lain yang lebih lambat di lokasi penyebrangan zebra cross				
4.	Saya mengabaikan rambu peringatan pejalan kaki ketika akan melewati lokasi penyebrangan zebra cross				
5.	Saya mengikuti kendaraan yang sedang melaju dengan cepat karena terburu-buru di lokasi penyebrangan zebra cross				
6.	Saya menyalip dengan kasar pada kendaraan lain di lokasi penyebrangan zebraCross				
7.	Saya menambah kecepatan ketika di lokasi penyebrangan zebra cross karena kondisi darurat				
8.	Saya menghidupkan lampu jarak jauh (high beam) jika ada pejalan kaki yang akan menyebrang di zebra cross				

9.	Saya membunyikan klakson panjang jika ada pejalan kaki yang akan menyebrang di zebra cross
10.	Saya membelok secara mendadak ketika di lokasi penyebrangan zebra cross
11.	Saya mengurangi kecepatan ketika berada di lokasi penyebrangan zebra cross
12.	Saya mengikuti rambu peringatan lalu lintas ketika akan melewati lokasi penyebrangan zebra cross
13.	Saya memperhatikan kondisi lokasi penyebrangan zebra cross
14.	Saya selalu mengutamakan keselamatan pejalan kaki di zebra cross
15.	Saya berhenti di marka garis pembatas sebelum zebra cross
16.	Saya memberikan isyarat kepada pejalan kaki yang berhenti di tengah zebra cross agar tetap menyebrang
17.	Saya sabar menunggu pejalan kaki yang lambat menyebrang di zebra cross
18.	Saya mengendalikan emosi jika ada pengendara yang tidak tertib di lokasi penyebrangan zebra cross
19.	Saya tidak menggunakan handphone saat melewati zebra cross
20.	Saya tidak pernah menerobos atau melintasi zebra cross saat pejalan kaki sedang menyeberang

**Tabel I.3** Skala Guttman

Pernyataan	Singkatan	Bobot	
		Favorable	Unfavorable
Tidak Pernah	TK	1	4
Kadang – Kadang	KK	2	3
Sering	SR	3	2
Selalu	SS	4	1

**Tabel I.4** Kategorisasi

Presentase	Kategori
0 – 55%	Rendah
55 – 75%	Sedang
75% - 100%	Tinggi

b) Observasi

Observasi dilakukan dengan mengamati langsung perilaku pengendara dan pejalan kaki di lokasi penyebrangan zebra cross. Fokus pada mengidentifikasi tindakan *aggressive driving* dan perilaku yang baik ketika pengendara sepeda motor akan melewati zebra cross.

**Tabel I.5** Observasi

No	Item	Skala
1.	Pengendara melewati zebra cross dengan kecepatan tinggi	Ya Tidak

2.	Membunyikan klakson Panjang ketika ada pejalan kaki yang menyebrang secara mendadak
3.	Pengendara mengabaikan tanda pelikan berbunyi ketika ada pejalan kaki menyebrang
4.	Pengendara emosi ketika ada pejalan kaki yang menyebrang
5.	Pengendara menyalip dengan kasar pengendara lain dilokasi penyebrangan zebracross

**Tabel I.6 Guttman**

<b>Keterangan</b>	<b>Skor</b>
Ya	1
Tidak	0

#### B. Analisis Perilaku *Agrresive Driving*

Perilaku mengemudi yang agresif, juga dikenal sebagai mengemudi agresif, adalah bahaya bagi keselamatan berkendara di jalan raya. Perilaku ini umumnya ditandai dengan tindakan seperti melebihi batas kecepatan secara berlebihan, menyalip sembarangan, dan mengabaikan aturan lalu lintas. Perilaku ini berdampak serius seperti meningkatnya risiko kecelakaan, membahayakan pengguna jalan lain, dan berpotensi memicu konflik atau road rage yang dapat mengakibatkan kerugian material hingga korban jiwa. Untuk mencegah *aggressive driving*, pengemudi perlu mengendalikan emosi, merencanakan waktu perjalanan dengan lebih baik, mematuhi aturan lalu lintas, dan menerapkan prinsip defensive driving serta meningkatkan kesadaran akan pentingnya keselamatan berkendara.