
PREFERENSI KEMUDAHAN PENGGUNAAN SEPEDA MOTOR DI KOTA BANDUNG

An An Anisarida¹⁾, Gary Raya Prima²⁾, Syapril Janizar³⁾

^{1,3}Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Perencanaan dan Arsitektur Universitas Winaya Mukti

²Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Siliwangi

e-mail: anananisarida@gmail.com

Abstrak

Jumlah sepeda motor yang tinggi dapat menimbulkan kemungkinan terjadinya jumlah kecelakaan di Kota Bandung. Semakin tingginya jumlah kecelakaan di Kota Bandung dapat menimbulkan tingkat keselamatan menjadi rendah. Tingkat keselamatan sepeda motor di jalan dapat digambarkan dari indikator yang mempengaruhinya. Tujuan dari penelitian ini untuk menentukan preferensi kemudahan penggunaan sepeda motor pada lalu lintas di Kota Bandung. Preferensi diidentifikasi sebagai salah satu upaya untuk menentukan penggunaan sepeda motor di Kota Bandung. Penilaian studi dilakukan dengan melihat kajian tentang indikator berbagai literatur, RUNK di Indonesia dan Road Safety Kota Bandung. Data pada penelitian ini diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner yang disebarkan kepada 60 responden dan terbagi atas empat bagian, yaitu: 1) profil responden, 2) kuesioner ukuran harapan, 3) kuesioner ukuran kinerja, dan 4) informasi tambahan. Responden penelitian 26,0% adalah wanita dan sisanya (74 %) adalah pria. Usia responden di atas 20 tahun sebesar 87% dan di bawah 20 tahun sebesar 13%. Jumlah responden yang berprofesi sebagai karyawan sebesar 55%, pelajar sebesar 26%, pekerja swasta sebesar 12%, dan wiraswasta sebesar 19%. Hasil analisis melalui metode *Importance Performance Analysis* mendapatkan semua pertanyaan yang dibuat memiliki tingkat kepentingan dan kemudahan berada pada kuadran ke II. Hal ini memberikan pengertian bahwa aspek berkendara merupakan hal yang penting dan bila dilakukan pembiasaan maka dalam penerapannya akan mudah.

Kata Kunci : preferensi, kecelakaan, keselamatan, RUNK, sepeda motor.

Abstract

*A high number of motorbikes can lead to the possibility of a number of accidents in the city of Bandung. The higher number of accidents in the city of Bandung can lead to a low level of safety. The level of motorcycle safety on the road can be described from the indicators that influence it. The purpose of this study was to determine preferences for ease of use of motorbikes in traffic in the city of Bandung. Preference was identified as an effort to determine the use of motorbikes in the city of Bandung. Study evaluation is done by looking at studies on various indicators of literature, RUNK in Indonesia and Road Safety in Bandung. The data in this study were obtained from the results of the distribution of questionnaires distributed to 60 respondents and were divided into four sections, namely the profile of respondents, the questionnaire of expectations, the performance of the questionnaire, and additional information. Research respondents 26.0% were women and the rest (74%) were men. The age of respondents ranged between 17 and 54 years, with the largest percentage being 25 years and 30 years. The results of the analysis through the *Importance Performance Analysis* method get all the questions made that have a level of importance and ease in the second quadrant. This gives an understanding that the aspect of driving is important and if it is done habituated, the application will be easy.*

Keywords : preferences, accident, safety, RUNK, motorcycle.

I. PENDAHULUAN

Transportasi menjadi salah satu kebutuhan mendasar untuk kegiatan dan aktivitas yang dilakukan oleh masyarakat pada saat ini. Kebutuhan ini menjadi penting dikarenakan masyarakat membutuhkan mobilitas dalam penyediaan dan penyelenggaraan baik produksi, konsumsi serta distribusi. Kebutuhan dalam penyediaan transport-tasi menjadi variabel katalis dalam mendukung pertumbuhan ekonomi dan pengembangan wilayah [4]. Kebutuhan dalam penyediaan transportasi dengan mobilitas yang tinggi biasanya diperlukan oleh daerah perkotaan. Gambaran yang bisa memperlihatkan kebutuhan terhadap mobilitas transportasi yang tinggi dapat ditinjau dengan peningkatan jumlah kendaraan bermotor yang ada hingga saat ini.

Kota Bandung sebagai salah satu kota di provinsi Jawa Barat yang memiliki jumlah penduduk banyak. Posisi kota Bandung menempati urutan kedua dengan jumlah penduduk mencapai 3.717.291 orang setelah kota Bogor) [1]. Jumlah penduduk di Kota Bandung mengalami kenaikan dari tahun 2014 sampai dengan tahun 2018 dengan rata-rata 1,7 % per tahun..

Jumlah kendaraan yang ada pada tahun 2018 di Kota Bandung terdapat 1.738.672 kendaraan bermotor, dengan sepeda motor yang memiliki jumlah terbanyak yang jumlahnya mencapai 1.244.433 unit kendaraan [1]. Dengan data yang ada didapatkan nilai proporsi jumlah sepeda motor pada tahun 2018 mencapai 71,57 % dari jumlah kendaraan di Kota Bandung. Proporsi yang besar dari sepeda motor dapat digambarkan dengan dilapangan terlihat sepeda motor mendominasi ruas jalan Kota Bandung [6].

Jumlah kendaraan yang meningkat setiap tahunnya menimbulkan permasalahan untuk kondisi lalu lintas di jalan. Jumlah sepeda motor dengan proporsi yang besar menjadi salah satu permasalahan lalu lintas di Kota Bandung. Permasalahan yang dapat ditimbulkan dari tingginya jumlah kendaraan sepeda motor adalah kecelakaan. Satlantas Polrestabes Kota Bandung mencatat terjadi 1837 kasus kecelakaan pada Tahun 2015-2017 di Kota Bandung [7].

Jumlah sepeda motor yang tinggi dapat menimbulkan kemungkinan terjadinya jumlah kecelakaan di Kota Bandung. Semakin tingginya jumlah kecelakaan di Kota

Bandung dapat menimbulkan tingkat keselamatan menjadi rendah. Tingkat keselamatan sepeda motor di jalan dapat digambarkan dari indikator yang mempengaruhinya [2]. Penelitian ini membahas tentang preferensi kemudahan penggunaan sepeda motor di Kota Bandung.

Kajian penelitian ini diharapkan dapat menjelaskan secara studi ilmiah berdasarkan pada teori dan referensi [3]. Hasil kajian yang didapat bisa mempertimbangkan langkah-langkah yang dapat mengantisipasi kecelakaan dan mempertimbangkan faktor-faktor yang dapat mempengaruhinya. Tindakan perlu dilakukan untuk mengantisipasi dalam penanggulangan masalah yang dihadapi keselamatan jalan.

Magnitude yang dihadapi oleh keselamatan jalan salah satunya didasarkan pada data kecelakaan lalu lintas yang dapat menimbulkan pola dan keterlibatan. Konsep kerangka kerja dibuat untuk menyelesaikan permasalahan sehingga mencapai konteks keselamatan dalam memakai kendaraan sepeda motor.

Tujuan dari penelitian ini untuk menentukan preferensi kemudahan penggunaan sepeda motor pada lalu lintas di Kota Bandung. Preferensi diidentifikasi sebagai salah satu upaya untuk menentukan penggunaan sepeda motor di Kota Bandung. Penilaian studi dilakukan dengan melihat kajian tentang indikator berbagai literatur, RUNK di Indonesia [5] dan Road Safety Kota Bandung [6].

Preferensi yang terdapat pada literatur diasumsikan diambil 2 sub tema yaitu berkendara sepeda motor dan kesiapan untuk mematuhi rambu lalu lintas. Sub tema yang diasumsikan sebagai simulasi awal dalam penentuan salah satu indikator yang diasumsikan menjadi pengaruh terhadap keselamatan sepeda motor di Kota Bandung. Penyebaran kuesioner dilakukan dengan harapan dapat mengetahui tingkat prevalensi dari tingkat kepentingan dan tingkat kemudahan berkendara sepeda motor di Kota Bandung. Langkah awal yang dapat dilakukan dalam menjabarkan indikator keselamatan jalan di Kota Bandung. Upaya apa saja yang dapat dilakukan dalam menghadapi indikator keselamatan sepeda motor sehingga diharapkan pada akhirnya akan mengurangi jumlah fatalitas. Manfaat dari penelitian ini diharapkan dapat

memberikan kajian mengenai prevalansi tingkat kepentingan dan kemudahan dari dua komponen yang diindikasikan menjadi indikator terhadap keselamatan sepeda motor di Kota Bandung.

II. BAHAN DAN METODOLOGI

Metodologi dan Pendekatan

Penelitian ini menggunakan pendekatan hasil studi pustaka dan kajian kajian yang telah dilakukan sebelumnya tentang teori keselamatan jalan, indikator, dan upaya untuk mengurangi tingkat fatalitas. Perbandingan dan pengukuran dilakukan terhadap parameter yang dijadikan sebagai indikator sepeda motor yang dapat mengurangi fatalitas. Penetapan sasaran dan indikator kinerja keselamatan di Kota Bandung merujuk pada pelaksanaan RUNK [5].

Indikator yang digunakan dalam pengukuran kinerja keselamatan sepeda motor dilakukan dengan quesioner dan wawancara. Data kemudian diolah dan dianalisis dengan hasil yang digambarkan dalam kuadran yang menunjukkan tingkat kemudahan dan kepentingan yang paling besar.

Indikator yang sudah diketahui tingkat keberadaanya diharapkan pada akhirnya dapat menjadi target berlanjut, terkoordinasi dan kebersamaan. Pengembangan strategi dan rencana aksi dibuat dengan mengacu pada RUNK yang ada. Pembahasan implementasi dilakukan untuk proses keselamatan yang dilakukan secara berkelanjutan.

Pembandingan target keselamatan jalan pada RUNK dengan target keselamatan jalan dari “SMARTER”, yaitu spesifik, terukur, dapat dicapai, realistis, terikat waktu, diperluas dan direkam.

Pengumpulan Data

Populasi dalam penelitian ini merupakan sampel dari pengguna sepeda motor. Sampel yang digunakan sebanyak 60 pengguna sepeda motor. Pengambilan sampel atau responden adalah probability sampling dalam hal ini simple random sampling. Kuesiener dikembangkan berdasarkan pada teori yang ada dan dikombinasikan dengan observasi dan wawancara terhadap 60 pengguna

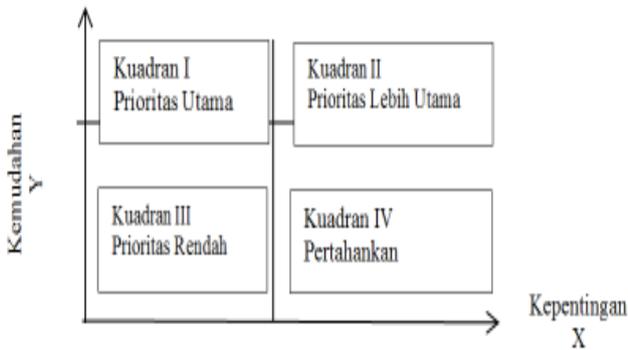
sepeda motor. Perumusan faktor-faktor dan indikator-indikator dari variabel yang akan diteliti kemudian dipilih menjadi dua bahasan sebagai simulasi awal dalam penentuan salah satu indicator yang diaplikasikan dalam pertanyaan yang relevan. Kuesioner dirancang untuk mengumpulkan data tingkat kepentingan pengguna sepeda motor terhadap indikator yang diasumsikan menjadi indikator keselamatan sepeda motor. Kuesioner juga mengumpulkan data pengguna sepeda motor terhadap tingkat kemudahan dalam pencapaian yang dipersepsikan oleh pengguna sepeda motor berdasarkan dimensi yang dipakai adalah persiapan dan kelengkapan dalam berkendara serta pencapaian dalam mematuhi rambu lalu lintas.

Importance Performance Analysis digunakan untuk menganalisis tingkat kepentingan indikator terhadap persepsi pengguna sepeda motor secara menyeluruh dengan melihat tingkat harapan dari sub indikator yang dipertanyakan. Nilai tingkat importance dalam penelitian ini dibagi ke dalam lima kriteria sebagaimana tersaji pada Tabel 1.

Tabel 1. Kriteria Nilai Importance Index

| Nilai | Kriteria |
|-------|----------------------|
| 5 | Sangat Penting |
| 4 | Penting |
| 3 | Cukup |
| 2 | Tidak Penting |
| 1 | Sangat Tidak Penting |

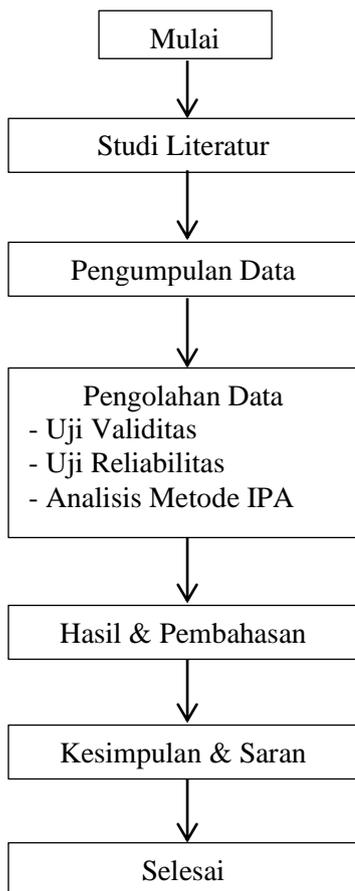
Dengan *Importance Performance Analysis* (IPA) dapat diidentifikasi dimensi-dimensi apa saja yang harus diperhatikan dalam upaya meningkatkan keselamatan sepeda motor di jalan. Penelitian menggunakan dua komponen yang digunakan dalam analisis yaitu kuadran dan kesenjangan (gap). Kesenjangan digunakan untuk menggambarkan adanya perbedaan dalam kinerja suatu indikator dengan tingkat kepentingan pengguna sepeda motor. Kuadran Importance Performance Analysis dapat dilihat pada Gambar 1.



Gambar 1. Kuadran Importance Performance Analysis

Bagan Alur Penelitian

Adapun bagan alur perencanaan sebagai berikut:



Gambar 2. Bagan Alur Perencanaan

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilakukan di kota Bandung pada tahun 2020.



Gambar 3. Peta Lokasi Penelitian

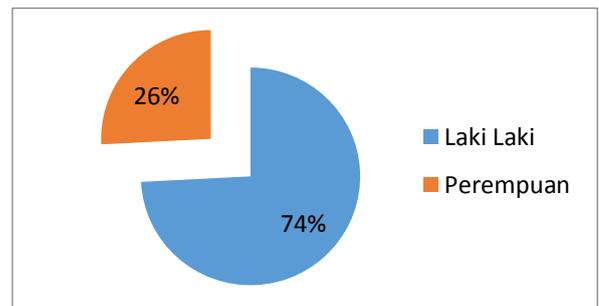
Pengumpulan Data

Data pada penelitian ini diperoleh dari hasil penyebaran kuesioner yang disebarakan kepada 60 responden dan terbagi atas empat bagian, yaitu: 1) profil responden, 2) kuesioner ukuran harapan, 3) kuesioner ukuran kinerja, dan 4) informasi tambahan.

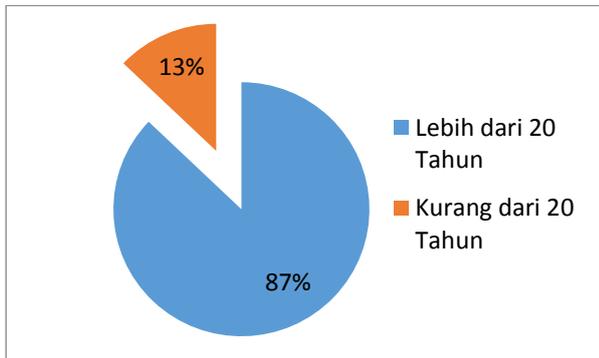
Dari hasil penyebaran kuesioner diperoleh data sebagai berikut:

1. Jumlah responden berdasarkan jenis kelamin pria adalah sebesar 74%, dan wanita sebesar 26%.
2. Jumlah responden berdasarkan usia:
 - Diatas 20 tahun sebesar 87%.
 - Dibawah 20 tahun sebesar 13%
3. Jumlah reponden berdasarkan pekerjaannya:
 - sebesar 55% berprofesi sebagai karyawan.
 - sebesar 26% berprofesi sebagai pelajar.
 - 12 orang atau sebesar 12% berprofesi sebagai pekerja swasta.
 - sebesar 19% berprofesi sebagai wiraswasta.

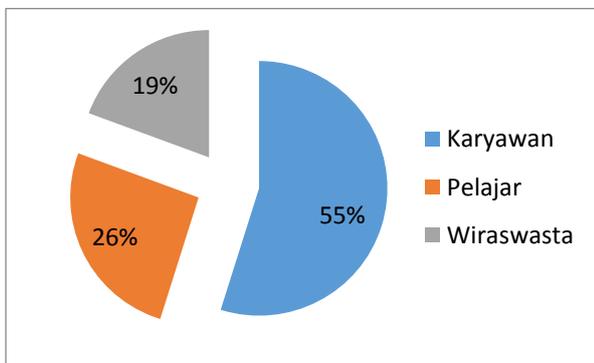
Persentase hasil survey tersebut dapat dilihat pada gambar dibawah ini.



Gambar 4. Persentase Gender Responden



Gambar 5. Persentase Umur Responden



Gambar 6. Komposisi pekerjaan responden

Uji Validitas

Hasil uji validitas atas setiap butir pernyataan untuk ukuran harapan dan untuk ukuran kinerja terhadap untuk mengetahui mengenai faktor-faktor apa saja yang dianggap penting oleh pengendara sepeda motor, maka digunakan *Importance and Performance Analysis*. Langkah-langkahnya adalah sebagai berikut: 1) Menghitung skor penilaian tingkat kemudahan (X) dan skor penilaian tingkat kepentingan dari pengguna sepeda motor (Y) dari masing-masing butir pertanyaan. Dalam penelitian ini terdapat 27 butir pertanyaan yang dibagi menjadi 2 tipe untuk mengetahui tingkat kepentingan dan kemudahan pengguna kendaraan bermotor. Berikut ini akan disajikan deskripsi masing-masing dari tingkat kemudahan dan tingkat kepentingan.

Diagram kartesius digambarkan dengan tujuan untuk mengetahui kuadran dari setiap butir pertanyaan. Tahap awal perlu

dilakukan terlebih dahulu untuk mengetahui nilai kepentingan dan nilai kemudahan dari setiap butir pertanyaan. Diagram Kartesius dibagi kedalam 4 kuadran yang setiap kuadrannya memiliki arti tersendiri. Pembagian kedalam 4 kuadran pada diagram kartesius sebagai berikut:

1. Kuadran I, yaitu kuadran yang menunjukkan faktor-faktor yang dianggap sangat penting oleh pengendara sepeda motor, namun masih dianggap cukup sulit dilakukan oleh pengguna motor.
2. Kuadran 2, yaitu kuadran yang menunjukkan faktor-faktor yang dianggap sangat penting oleh pengguna motor, dan telah dilaksanakan oleh pengguna motor serta pengguna motor tidak merasa sulit dalam melakukannya. Dengan demikian dalam kuadran ini perlu dipertahankan.
3. Kuadran 3, yaitu kuadran yang menunjukkan beberapa faktor yang kurang penting pengaruhnya bagi pengguna motor, sedangkan tingkat kemudahannya tidak terlalu sulit atau bisa dibilang mudah diterapkan.
4. Kuadran 4, yaitu kuadran yang menunjukkan adanya faktor-faktor yang dianggap kurang penting oleh pengguna motor tetapi cukup sulit dilakukan oleh pengguna motor.

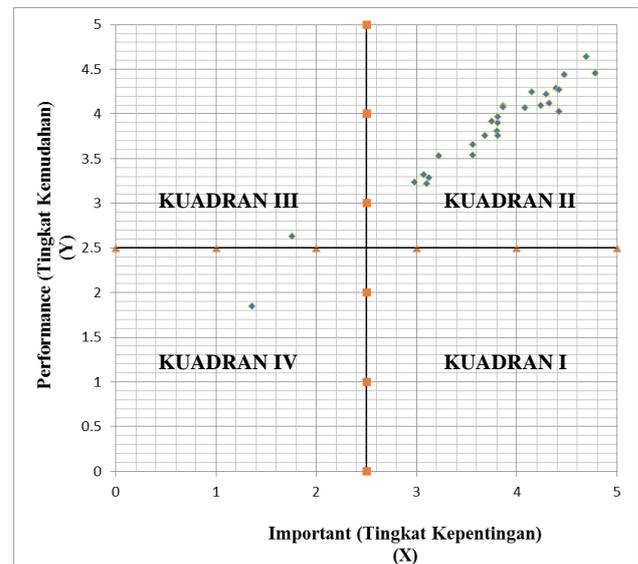
Tahap selanjutnya dengan menghitung skor penilaian tingkat kepentingan yang diasumsikan menjadi sumbu vertikal (Y) dan skor penilaian tingkat kemudahan dalam penerapan dari pengguna sepeda motor yang diasumsikan menjadi sumbu horizontal (X) dari masing-masing butir pertanyaan. Hasil penilaian yang dilakukan dengan pembobotan terlebih dahulu kemudian perhitungan rata-rata dari setiap variabel Y dan X yaitu rata-rata dari tingkat kepentingan dan kemudahan dapat dilihat pada Tabel 2 dibawah ini.

Tabel 2. Nilai Bobot dan Rata-Rata untuk Tingkat Kepentingan dan Tingkat Kemudahan

| No Soal | Bobot Tingkat Kepentingan (X) | Bobot Tingkat Kemudahan (Y) | Rata-rata Tingkat Kepentingan | Rata-rata Tingkat Kemudahan |
|-----------|-------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|-----------------------------|
| 1 | 184 | 194 | 3,12 | 3,29 |
| 2 | | 0 | | |
| 2,1 | 282 | 263 | 4,78 | 4,46 |
| 2,2 | 250 | 242 | 4,24 | 4,1 |
| 2,3 | 210 | 216 | 3,56 | 3,66 |
| 2,4 | 176 | 191 | 2,98 | 3,24 |
| 2,5 | 190 | 208 | 3,22 | 3,53 |
| 2,6 | 181 | 196 | 3,07 | 3,32 |
| 2,7 | 210 | 209 | 3,56 | 3,54 |
| 3 | | | | |
| 3,1 | 259 | 253 | 4,39 | 4,29 |
| 3,2 | 261 | 252 | 4,42 | 4,27 |
| 3,3 | 245 | 251 | 4,15 | 4,25 |
| 3,4 | 253 | 249 | 4,29 | 4,22 |
| 4 | | | | |
| 4,1 | 255 | 243 | 4,32 | 4,12 |
| 4,2 | 225 | 230 | 3,81 | 3,9 |
| 4,3 | 221 | 231 | 3,75 | 3,92 |
| 4,4 | 241 | 240 | 4,08 | 4,07 |
| 4,5 | 224 | 225 | 3,8 | 3,81 |
| 5 | | | | |
| 5,1 | 264 | 262 | 4,47 | 4,44 |
| 5,2 | 228 | 242 | 3,86 | 4,1 |
| 5,3 | 228 | 241 | 3,86 | 4,08 |
| 5,4 | 225 | 234 | 3,81 | 3,97 |
| 5,5 | 217 | 222 | 3,68 | 3,76 |
| 5,6 | 225 | 222 | 3,81 | 3,76 |
| 5,7 | 261 | 238 | 4,42 | 4,03 |
| 6 | 104 | 155 | 1,76 | 2,63 |
| 7 | 80 | 109 | 1,36 | 1,85 |
| 8 | 183 | 190 | 3,1 | 3,22 |
| 9 | 277 | 274 | 4,69 | 4,64 |
| Rata-rata | | | 3,73 | 3,80 |

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan tabel diatas dapat diketahui bahwa rata-rata tingkat kepentingan menurut pengguna motor memiliki rata-rata diatas 3 hanya pada nomor soal 6 dan 7 yang memiliki rata rata dibawah 2. Asumsi ini sesuai dengan gambaran pengguna dilapangan bahwa dalam mengendarai sepeda motor tidak diperlukan berkendara dengan hanya satu tangan melainkan pengguna sepakat dalam mengendarai sepeda motor tetap dengan kedua tangan. Untuk soal nomor 7 pengguna sepeda motor yang menjadi responden menyepakati bahwa berkendara dengan memakai pengaruh obat obatan tingkat kepentingannya rendah. Hal ini memberi gambaran tentang kesadaran pengguna sepeda motor yang menjadi responden sudah memahami kesadaran tidak mengkonsumsi obat ketika bersepeda motor.



Gambar 7. Gambar Kuadran Hasil Quesioner

Dapat dilihat pada Gambar diatas yang berada pada kuadran 1 adalah nomor soal 5.2. pada kuadran ini perlunya perbaikan sehingga hal-hal yang dianggap sangat penting untuk dilakukan dapat dengan mudah dilakukan oleh pengguna motor. Sebagian besar dari butir-butir pertanyaan masuk kedalam kuadran 2, berarti perlunya mempertahankan hal-hal yang dilakukan pada kuadran ini agar tidak terjadi penurunan.

Untuk kuadran 3 perlunya peningkatan sehingga akan semakin mudah dilakukan oleh pengguna motor dalam menjaga keselamatannya ketika berkendara. Untuk kuadran 4 terdapat 3 soal yang berada di kuadran ini yaitu soal nomor 3.3, 5.1 dan soal nomor 5.7 perlunya perbaikan pada kuadran ini untuk meningkatkan kesadaran pengguna motor terhadap hal-hal yang perlu dilakukan dalam meningkatkan keselamatan berkendara.

Untuk melihat persebaran setiap butir-butir soal pada masing-masing kuadran digambarkan pada gambar dibawah ini.

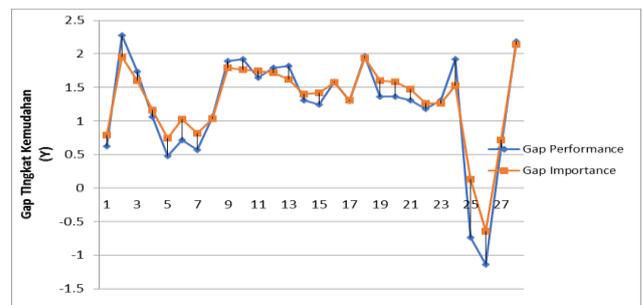
Tabel 3. Persebaran Kuadran untuk Tingkat Kepentingan (Y) dan Tingkat Kemudahan (X)

| No Soal | Kode | Y | Arti Nilai | X | Arti Nilai | Diagram |
|---------|------|------|------------|------|------------|---------|
| 1 | 1 | 0,62 | Tinggi | 0,79 | Tinggi | 2 |
| 2 | 2 | | | | | |
| 2,1 | 2 | 2,28 | Tinggi | 1,96 | Tinggi | 2 |
| 2,2 | 3 | 1,74 | Tinggi | 1,6 | Tinggi | 2 |
| 2,3 | 4 | 1,06 | Tinggi | 1,16 | Tinggi | 2 |
| 2,4 | 5 | 0,48 | Tinggi | 0,74 | Tinggi | 2 |
| 2,5 | 6 | 0,72 | Tinggi | 1,03 | Tinggi | 2 |
| 2,6 | 7 | 0,57 | Tinggi | 0,82 | Tinggi | 2 |
| 2,7 | 8 | 1,06 | Tinggi | 1,04 | | |
| 3 | | | | | | |
| 3,1 | 9 | 1,89 | Tinggi | 1,79 | Tinggi | 2 |
| 3,2 | 10 | 1,92 | Tinggi | 1,77 | Tinggi | 2 |
| 3,3 | 11 | 1,65 | Tinggi | 1,75 | Tinggi | 2 |
| 3,4 | 12 | 1,79 | Tinggi | 1,72 | Tinggi | 2 |
| 4 | | | | | | |
| 4,1 | 13 | 1,82 | Tinggi | 1,62 | Tinggi | 2 |
| 4,2 | 14 | 1,31 | Tinggi | 1,4 | Tinggi | 2 |
| 4,3 | 15 | 1,25 | Tinggi | 1,42 | Tinggi | 2 |
| 4,4 | 16 | 1,58 | Tinggi | 1,57 | Tinggi | 2 |
| 4,5 | 17 | 1,3 | Tinggi | 1,31 | Tinggi | 2 |
| 5 | | | | | | |
| 5,1 | 18 | 1,97 | Tinggi | 1,94 | Tinggi | 2 |
| 5,2 | 19 | 1,36 | Tinggi | 1,6 | Tinggi | 2 |
| 5,3 | 20 | 1,36 | Tinggi | 1,58 | Tinggi | 2 |
| 5,4 | 21 | 1,31 | Tinggi | 1,47 | Tinggi | 2 |

| | | | | | | |
|-----|----|------|--------|------|--------|---|
| 5,5 | 22 | 1,18 | Tinggi | 1,26 | Tinggi | 2 |
| 5,6 | 23 | 1,31 | Tinggi | 1,26 | Tinggi | 2 |
| 5,7 | 24 | 1,92 | Tinggi | 1,53 | Tinggi | 2 |
| 6 | 25 | 0,74 | Rendah | 0,13 | Rendah | 3 |
| 7 | 26 | 1,14 | Rendah | 0,65 | Rendah | 4 |
| 8 | 27 | 0,6 | Tinggi | 0,72 | Tinggi | 2 |
| 9 | 28 | 2,19 | Tinggi | 2,14 | Tinggi | 2 |

Sumber: Hasil Analisis

Berdasarkan hasil analisis kesenjangan, maka dapat diketahui bahwa kinerja persiapan dan berkendara sepeda motor pada atribut yang diteliti masih berada diatas harapan responden. Dari hasil analisis questioner didapatkan hanya pada soal 6 dan 7 yang terdapat dibawah nilai rata-rata selisih bobot merupakan atribut yang tidak penting dalam berkendara sepeda motor. Atribut-atribut tersebut antara lain atribut yang berasal dari Dimensi Reliability dan Dimensi Assurance. Semakin besar skor kesenjangan maka atribut tersebut semakin diprioritaskan untuk diperbaiki.



Gap Tingkat Kepentingan (X)

Gambar 8. Gambar Gap Kesenjangan Kemudahan dan Kepentingan

IV. KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Indikator yang diperoleh beberapa literatur memberikan pengetahuan tentang pengambilan indikator yang berbeda setiap negara dan daerah. Sebagai simulasi awal digunakan dua komponen untuk mengidentifikasi indikator keselamatan sepeda motor yaitu dari aspek

berkendara dan aspek kepatuhan dalam rambu lalu lintas.

Hasil analisis mendapatkan semua pertanyaan yang dibuat memiliki tingkat kepentingan dan kemudahan berada pada kuadran ke II. Hal ini memberikan pengertian bahwa aspek berkendara merupakan hal yang penting dan bila dilakukan pembiasaan maka dalam penerapannya akan mudah. Hasil analisis data kuesioner memberikan gambaran dalam hal berkendara hampir semua responden sepakat dalam berkendara lebih memilih memakai kedua tangan dan penggunaan minuman dalam berkendara bukan merupakan hal yang penting.

Dari simulasi awal diidentifikasi indikator yang dapat meningkatkan keselamatan berkendara sepeda motor. Simulasi awal ini apabila dilakukan terhadap semua komponen indikator bisa menghasilkan kajian yang lebih lengkap dan rinci. Untuk penelitian selanjutnya diperlukan kuesioner dengan beberapa indikator yang komparasi dengan indikator dari luar. Informasi ini bisa dijadikan kajian awal tentang indikator keselamatan sepeda motor. Harapan dari penelitian ini dapat dipergunakan dalam mengevaluasi dan menentukan strategi yang akan dilakukan pada periode selanjutnya. Penanggulangan sebaiknya dijadikan langkah terakhir yang seharusnya dilakukan pelatihan dan pendidikan sehingga bisa menjadi langkah yang efektif dalam menciptakan keselamatan jalan yang mengurangi kematian.

Saran

Dari hasil analisis dan kesimpulan yang diperoleh menunjukkan preferensi kemudahan dalam penggunaan sepeda motor di Kota Bandung. Berikut beberapa saran yang dapat diberikan untuk mengatasi permasalahan yang terjadi, diantaranya :

1. Perlunya pengaturan dalam pemberian surat izin sehingga penggunaan kendaraan bermotor lebih tertib.
2. Instansi yang berwenang harus bertindak tegas terhadap pelanggaran yang terjadi, khususnya pelanggaran penggunaan sepeda motor terhadap lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- [1] BPS, B. (2016). Statistik Transportasi Darat 2016. Jakarta: Badan Pusat Statistik (BPS).
- [2] Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga. (2012). Panduan Teknik 1 Rekayasa Keselamatan Jalan . Jakarta: Kementerian Pekerjaan Umum Direktorat Jenderal Bina Marga.
- [3] Khakim, R. (2016). Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Masa Berkendara dan Pengetahuan dengan Perilaku Safety Riding (Studi pada Pengendara Ojek Sepeda Motor di Kelurahan Kedungmudu Kota Semarang). Semarang: Universitas Muhammadiyah Semarang.
- [4] Munawar, A. (2007). Pengembangan Transportasi Yang Berkelanjutan. Yogyakarta: Rapat Terbuka Majelis Guru Besar Universitas Gajah Mada.
- [5] Nasional, B. P. (2012). Rencana Umum Nasional Keselamatan (RUNK) Jalan 2011 - 2035. Jakarta.
- [6] Pemerintah Kota Bandung. (2018). Bandung Road Safety Annual Report 2017. Bandung: Pemerintah Kota Bandung.
- [7] Polrestabes. (2018). Data Kecelakaan di Kota Bandung 2013-2017. Bandung: Kepolisian Resort Kota Besar.