

**PENGARUH IKLIM KESELAMATAN TERHADAP  
KESELAMATAN PEJALAN KAKI DENGAN MEDIATOR  
KEPATUHAN PENGENDARA KENDARAAN BERMOTOR**

**TESIS**

Untuk memenuhi sebagian persyaratan  
guna memperoleh derajat Magister

**Program Magister Sains Psikologi  
Minat Utama Psikologi Sosial**



Diajukan oleh:  
**JOHAN RAMADHAN NURWARDANA**  
**08/274479/PPS/1793**

Kepada  
**PROGRAM MAGISTER SAINS PSIKOLOGI**  
**FAKULTAS PSIKOLOGI**  
**UNIVERSITAS GADJAH MADA**  
**YOGYAKARTA**  
**2010**

## **Bab I**

### **PENGANTAR**

#### **A. Latar Belakang**

Pejalan kaki merupakan pihak yang sering menjadi korban kecelakaan lalulintas yang berakibat fatal atau tidak. Fatal jika menyebabkan kematian, dan tidak fatal jika hanya menyebabkan kondisi luka. Sebanyak 78% kecelakaan terjadi di luar persimpangan dan 21,2% terjadi di persimpangan jalan yang tidak memiliki desain aman, baik bagi pejalan kaki maupun pengendara sepeda (U.S. DOT, 2008). Desain aman atau tidak aman mengacu pada ada tidaknya fasilitas berupa rambu-rambu atau marka penanda visual baik bagi pejalan kaki, yang meliputi: marka penyeberangan, rambu penyeberangan, dan beberapa penanda pendukung misal kerucut pengaman serta tanda pengatur. Adanya desain aman akan menjamin keselamatan pejalan kaki karena dapat melindungi dari pengendara kendaraan bermotor yang terkadang berperilaku membahayakan, sedangkan tidak adanya desain persimpangan jalan yang aman akan menyebabkan sering terjadinya kecelakaan lalulintas yang melibatkan pejalan kaki.

Pejalan kaki di negara-negara berkembang lebih rentan untuk menjadi korban kecelakaan lalulintas dibandingkan dengan pejalan kaki di negara-negara maju. Menurut Quimby (2001), sebanyak 40% pejalan kaki menjadi korban kecelakaan lalulintas pada negara-negara di Asia, Afrika, Kepulauan Karibia dan Timur Tengah. Persentase tersebut lebih besar daripada pejalan kaki yang menjadi korban kecelakaan

pada negara-negara di Eropa dan Amerika yakni sebesar 20%. Kerentanan tersebut cenderung disebabkan karena rendahnya kualitas faktor sosial ekonomi yang dalam implementasinya telah menyebabkan tidak tersedianya fasilitas memadai bagi pejalan kaki, dan kondisi tersebut diperparah dengan tidak adanya pendidikan mengenai berlalulintas baik pada pengendara kendaraan bermotor maupun pada pejalan kaki itu sendiri.

Data-data diatas menunjukkan bahwa pejalan kaki masih sering dianggap menjadi pihak yang tidak terlalu penting dalam konteks berlalulintas. Minimnya fasilitas bagi pejalan kaki, terutama di negara-negara berkembang, menegaskan bahwa kurang adanya perhatian dari pihak-pihak terkait untuk menjamin keselamatan pejalan kaki telah menyebabkan tingginya persentase kecelakaan pejalan kaki. Oleh karena itu, dibutuhkan langkah konkret untuk menyelamatkan pejalan kaki dari berbagai kecelakaan lalulintas yang telah sering terjadi di berbagai tempat. Langkah konkret dapat dicapai dari membentuk dan mengembangkan iklim keselamatan terutama terkait dengan kepatuhan pengendara kendaraan bermotor untuk kemudian diterapkan dalam jangka waktu yang panjang sebagai bentuk perlindungan terhadap keselamatan pejalan kaki.

## **B. Tujuan Penelitian**

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaruh iklim keselamatan di jalan terhadap keselamatan mahasiswa pejalan kaki di Yogyakarta dengan mediator kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

### **C. Keaslian Penelitian**

Ada beberapa penelitian yang terkait dengan kepatuhan pengendara dan keselamatan pengguna jalan terutama pejalan kaki, yakni:

1. Penelitian oleh Ratnasari (2006) mengenai kedisiplinan berlalulintas ditinjau dari perilaku adaptif dan penilaian ketertiban berlalulintas menunjukkan bahwa semakin tinggi perilaku adaptif maka akan semakin rendah kedisiplinan berlalulintas, dan semakin tinggi penilaian ketertiban berlalulintas maka kedisiplinan berlalulintas akan semakin tinggi.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Tom, Auberlet, dan Bremond (2007) mengenai pejalan kaki menunjukkan bahwa kemampuan pejalan kaki untuk menyeberang membutuhkan proses kompleks yang melibatkan persepsi dan kognisi terkait dengan volume kendaraan yang melintas dalam durasi waktu tertentu, dan juga terkait erat dengan berbagai proses psikologis yang terangkai menjadi satu, antara lain: perhatian, pengambilan keputusan, dan pengambilan resiko.

Kesamaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian yang telah disebutkan diatas lebih pada tema utama penelitian yakni mengenai kehidupan berlalulintas dengan segala dinamika di dalamnya, antara lain kepatuhan pengendara dalam berlalulintas dan keselamatan pejalan kaki. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian-penelitian sebelumnya adalah di dalam penelitian ini peneliti ingin menggali data mengenai keselamatan pejalan kaki terkait dengan iklim keselamatan

di Indonesia yang tergolong masih rendah jika dibandingkan negara maju lainnya, dan juga dilihat dari persepsi mengenai kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

#### **D. Manfaat yang Diharapkan**

1. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan pengetahuan ilmiah mengenai perilaku berlalulintas secara umum dan ilmu psikologi secara khusus, yakni mengenai keselamatan pejalan kaki di Yogyakarta.
2. Bagi pejalan kaki, penelitian ini diharapkan dapat menambah pengetahuan sehingga dapat meningkatkan kepekaan dan kewaspadaan terkait dengan persepsi keselamatan selama melakukan aktivitas berjalan kaki.
3. Bagi penelitian selanjutnya, penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan yang kemudian dapat dikembangkan dalam penelitian selanjutnya mengenai perilaku manusia, lebih spesifiknya adalah penelitian mengenai perilaku dan keselamatan pejalan kaki terkait dengan kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **A. Keselamatan Pejalan Kaki**

Pejalan kaki adalah satu atau beberapa individu yang melakukan aktivitas berjalan kaki setiap harinya dari titik keberangkatan hingga tempat tujuan. Berjalan kaki merupakan aktivitas berjalan yang dilakukan untuk mencapai tempat tertentu, dan di dalam aktivitas tersebut terdapat berbagai perilaku yang mendukung, misalnya menyeberang jalan (Tolley, 2003). Menurut Tom, Auberlet, dan Bremond (2007), aktivitas pejalan kaki dalam berjalan dan menyeberang jalan merupakan suatu proses kompleks dan aktual yang melibatkan kemampuan persepsi dan kognitif, yang terkait dengan kesempurnaan penentuan waktu untuk menyeberang ataupun penentuan lokasi ketika berjalan kaki di jalan, yang tentu saja bertujuan agar pejalan kaki merasa aman dan nyaman. Oleh karena itu, menurut Fruin (dalam Tom, Auberlet, & Bremond 2007) terdapat 3 aspek pendukung keamanan dan keselamatan pejalan kaki di jalan, yakni: penerangan jalan, arus pejalan kaki, dan tata kota.

Menurut Bowman, Fruin, dan Zeeger (1992), adanya penerangan jalan yang memadai akan membantu baik pejalan kaki maupun pengguna jalan lain dalam mengetahui posisi masing-masing ketika di jalan, terutama ketika malam hari. Selain itu, pejalan kaki pada umumnya menginginkan agar intensitas cahaya lampu penerangan jalan ketika malam hari mampu mendekati intensitas cahaya matahari ketika siang hari. Hal tersebut bertujuan agar ketika di malam hari pejalan kaki dapat

melihat keadaan sekitar dan juga menghindari rintangan atau bahaya yang mungkin terdapat di sekitar area pejalan kaki.

Masih menurut Bowman, Fruin, dan Zeeger (1992), arus pejalan kaki mengacu pada kelancaran dan kenyamanan pejalan kaki. Kelancaran sekaligus kenyamanan tersebut ditentukan oleh pengaturan arus kendaraan di jalan, lokasi parkir kendaraan, dan lokasi-lokasi penyeberangan jalan. Pengaturan arus kendaraan dilihat dari lebar jalan yang diharapkan jika semakin lebar maka arus lalulintas akan semakin lancar, sedangkan lokasi parkir kendaraan mengacu pada konsep zona bebas kendaraan sehingga ada area khusus bagi pejalan kaki untuk beraktivitas sepenuhnya tanpa terganggu oleh kehadiran kendaraan bermotor. Kemudian lokasi penyeberangan jalan juga menentukan kelancaran dan keselamatan pejalan kaki, karena semakin jelas dan semakin banyak jumlah tempat penyeberangan jalan, maka pejalan kaki akan semakin cepat mencapai tujuan. Bowman, Fruin, dan Zeeger (1992) juga menjelaskan bahwa tata kota terkait dengan desain fisik lingkungan menjadi pertimbangan vital dalam mewujudkan keselamatan pejalan kaki. Fasilitas misalnya lampu penerangan jalan, desain trotoar, dan pertamanan menjadi aspek penting dalam perwujudan adanya jaminan dari pemerintah terhadap keselamatan pejalan kaki.

Pejalan kaki merupakan pihak yang sangat rentan menjadi korban kecelakaan lalulintas, karena di dalam peningkatan jumlah kendaraan yang signifikan, pejalan kaki dihadapkan pada terbatasnya fasilitas bagi mereka yang tidak sebanding dengan volume kendaraan yang tiap hari melintas. Terbatasnya jumlah fasilitas dapat dilihat dari banyaknya persimpangan jalan yang tidak memiliki rambu-rambu atau marka

pendukung bagi pejalan kaki, ataupun jika terdapat rambu-rambu atau marka maka justru terdapat kesalahan pemakaian ataupun penyalahgunaan fasilitas tersebut oleh pejalan kaki itu sendiri (U.S. DOT, 2004).

Penyalahgunaan dapat diartikan bahwa ada kesengajaan yang dilakukan oleh pejalan kaki untuk tidak mematuhi peraturan yang ada bagi mereka ketika berjalan kaki atau menyeberang di jalan, sehingga justru dapat menimbulkan kecelakaan dengan pengendara kendaraan bermotor. Kesengajaan dapat berbentuk tidak menyeberang di tempat penyeberangan atau tidak menunggu kendaraan untuk lewat terlebih dahulu sehingga dapat memicu terjadinya kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki. Dengan munculnya kesengajaan seperti itu, maka dapat diartikan bahwa pejalan kakipun terkadang tidak menginginkan adanya aturan yang menghambat aktivitas mereka yang sebenarnya justru dapat menjamin keselamatan mereka ketika sedang berada di jalan. Kesengajaan itulah yang sering menyebabkan terjadinya kecelakaan pada pejalan kaki selain juga karena faktor pengendara kendaraan bermotor.

Beberapa langkah yang telah diterapkan dalam mengurangi terjadinya kecelakaan terhadap pejalan kaki adalah dengan menempatkan kerucut pengaman di lokasi-lokasi dekat dengan penyeberangan pejalan kaki dengan tujuan memberi peringatan dini kepada pengendara kendaraan bermotor untuk memperlambat laju gerak kendaraan mereka (U.S. DOT, 2000). Dengan adanya peringatan dini tersebut, maka diharapkan para pengendara kendaraan dapat semakin peka terhadap kebutuhan pejalan kaki yakni berjalan dengan nyaman dan menyeberang dengan aman.

Selain itu, pemberian berbagai fasilitas pendukung bagi pejalan kaki misalnya sinyal penyeberangan dan pengecatan jalur penyeberangan akan mendukung terjaminnya keselamatan pejalan kaki (Pucher & Dijkstra, 2003). Semakin banyak sinyal penyeberangan di suatu ruas jalan yang terdiri dari beberapa persimpangan, maka pejalan kaki akan semakin aman dan nyaman karena kebutuhan mereka dapat terpenuhi ketika akan menyeberang, begitu pula dengan perawatan jalur penyeberangan yakni dengan pengecatan sekaligus perluasan jalur penyeberangan.

Berdasarkan uraian diatas, maka dapat disimpulkan bahwa keselamatan pejalan kaki adalah suatu kondisi selamat yang dimiliki oleh pejalan kaki ketika mulai berjalan menuju suatu tempat hingga tiba di tempat tersebut tanpa mengalami kecelakaan, dan kondisi selamat tersebut dapat terjamin jika terdapat fasilitas yang memadai bagi pejalan kaki.

## **B. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Keselamatan Pejalan Kaki**

Terdapat dua (2) faktor utama yang mempengaruhi keselamatan pejalan kaki, yakni:

### 1. Faktor Internal

Penelitian yang dilakukan oleh Tom, Auberlet, dan Bremond (2007) menjelaskan bahwa pejalan kaki memiliki kemampuan kompleks yang terdiri dari proses persepsi dan proses kognitif. Proses persepsi meliputi kemampuan melihat kendaraan, menilai jarak dan kecepatan kendaraan yang datang, serta kemampuan menilai waktu yang dibutuhkan untuk menyeberang jalan sebelum kendaraan

datang dengan estimasi waktu dan jarak tertentu. Sedangkan proses kognitif meliputi kemampuan untuk memusatkan perhatian dan kemampuan berpikir dalam mengambil keputusan dengan resiko tertentu.

Kedua proses tersebut saling terkait untuk memunculkan perilaku pejalan kaki agar dapat berjalan secara aman sehingga dapat terhindar dari kecelakaan lalulintas. Namun kedua proses tersebut juga dipengaruhi oleh faktor lain yakni usia, dimana pejalan kaki lanjut usia memiliki kecenderungan mengalami kecelakaan lalulintas lebih besar daripada pejalan kaki remaja atau dewasa. Hal tersebut dikarenakan adanya penurunan daya persepsi dan kognisi pada pejalan kaki usia lanjut yang mengakibatkan turunnya kemampuan untuk melakukan keputusan dalam waktu tertentu, baik untuk berjalan maupun ketika menyeberang jalan (Lee, Lee, Cameron, & Li-Tsang, 2003).

## 2. Faktor Eksternal

Keselamatan pejalan kaki tidak akan lepas dari faktor lingkungan sekitar yakni fasilitas bagi pejalan kaki dan perilaku pengendara kendaraan bermotor. Fasilitas bagi pejalan kaki meliputi trotoar beserta penerangan yang layak, marka penyeberangan, dan juga rambu-rambu lalulintas (Bowman, Fruin, & Zeeger, 1992). Trotoar memiliki fungsi sebagai tempat berjalan kaki dan juga menjadi pemisah antara pejalan kaki dengan pengendara kendaraan bermotor, sehingga harus memiliki desain yang mengikuti standar tertentu agar keselamatan pejalan kaki terjamin. Selain itu, marka penyeberangan berfungsi sebagai area penyeberangan khusus pejalan kaki yang juga memiliki desain mengikuti standar

tertentu dan dilengkapi dengan rambu lalulintas pendukung, sehingga pejalan kaki aman ketika menyeberang jalan.

Selain itu, perilaku pengendara kendaraan bermotor juga menjadi faktor penting dalam menjamin keselamatan pejalan kaki. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Federal Highway Administration (U.S. DOT, 1999) menunjukkan bahwa ada beberapa penyebab utama terjadinya kecelakaan lalulintas yang melibatkan pejalan kaki sebagai korban, yakni:

- Ketidakpedulian pengendara terhadap keberadaan pejalan kaki
- Ketidakpatuhan pengendara terhadap rambu-rambu yang terdapat di jalan.
- Kondisi kendaraan yang tidak layak dikendarai.
- Kondisi jalan raya yang rusak sehingga memicu terjadinya kecelakaan lalulintas.

### **C. Iklim Keselamatan**

Selama ini, definisi iklim keselamatan lebih terkait dengan kinerja organisasi atau keselamatan kerja. Menurut Clarke (2006) dalam penelitiannya mengenai iklim keselamatan di pabrik perakitan mobil, respon terhadap keselamatan kerja akan lebih terasa di lingkungan pekerja lapangan, bukan manajer. Keselamatan kerja di lingkungan pabrik perakitan mobil lebih terkait pada keamanan penggunaan alat-alat yang digunakan dalam perakitan mobil. Hal tersebut dapat menunjukkan bahwa iklim keselamatan kerja dalam dunia industri lebih terasa di lingkungan yang melibatkan kinerja fisik, bukan inteligensi.

Selain itu, penelitian yang dilakukan oleh Evans, Glendon, dan Creed (2007) tentang iklim keselamatan di dunia penerbangan menunjukkan bahwa pelatihan keselamatan kerja menjadi faktor penting dalam pembentukan dan pengembangan iklim keselamatan. Pelatihan di dalam armada penerbangan sangat diperlukan karena operasionalisasi alat-alat penerbangan sangat tergantung dengan banyak faktor antara lain faktor alam yang bisa berubah dengan cepat, sehingga harus dilakukan pelatihan secara terus menerus agar membentuk perilaku yang aman ketika menghadapi berbagai kondisi penerbangan. Hasil penelitian di dunia penerbangan tersebut juga sesuai dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Lu dan Shang (2005) pada operator di terminal kontainer yang menekankan pentingnya dilakukan pelatihan keselamatan kerja. Perlakuan terhadap kontainer yang merupakan alat berat membutuhkan prosedur yang benar dan cermat, karena jika tidak maka dapat menyebabkan terjadinya kecelakaan yang fatal.

Menurut Zohar (2003), iklim keselamatan dalam konteks organisasi adalah adanya persepsi yang sama antar individu dalam organisasi mengenai kebijakan tentang keselamatan kerja, prosedur, dan penerapannya. Kesamaan persepsi tersebut lebih condong pada pembentukan perilaku selamat selama proses kerja berlangsung, bukan pada hal-hal yang konseptual misalnya tingkat jabatan atau besarnya gaji. Selain itu, Zohar juga menekankan bahwa persepsi keselamatan harus didukung dengan adanya atribut atau fasilitas yang menunjukkan bahwa iklim keselamatan harus benar-benar diterapkan dan bahkan menjadi prioritas dalam kinerja organisasi. Sehingga jika diambil suatu kesimpulan, maka iklim keselamatan dalam suatu

organisasi merupakan pola perilaku selamat secara integratif, bukan hanya prosedur yang harus dipatuhi dan dijalani oleh masing-masing individu dalam organisasi.

Iklim keselamatan terkait dengan keselamatan di jalan mengacu pada terbentuknya kesamaan perilaku antar pengendara kendaraan tentang keselamatan diri dan orang lain selama berada di jalan, namun kesamaan perilaku tersebut sangat elastis dalam arti selalu berubah-ubah dan sangat tergantung oleh waktu, tempat, dan lingkungan sekitar (Wiegmann, Zhang, von Thaden, Sharma, & Mitchell, 2002). Adanya kesamaan tersebut merupakan hasil kesepakatan baik secara sadar maupun tidak untuk membentuk suatu situasi berlalulintas yang aman dan nyaman sehingga meminimalkan resiko terjadinya insiden atau kecelakaan.

Tinggi rendahnya iklim keselamatan di jalan dapat dilihat dari adanya beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas (Peden *et al.*, 2004), yakni:

1. Faktor pemicu munculnya resiko terjadinya kecelakaan lalulintas
  - a. Faktor ekonomi yang kemudian memunculkan ketimpangan sosial, yang dalam hal ini adalah maraknya penggunaan kendaraan pribadi terutama motor. Di negara-negara Asia, penggunaan kendaraan pribadi terutama motor sangat mendominasi jalan tanpa diimbangi dengan optimalisasi penegakan peraturan.
  - b. Faktor demografis yang terkait dengan peningkatan populasi usia muda dan usia lanjut, sehingga akan berimbas pada peningkatan penggunaan kendaraan di jalan yang juga akan didominasi oleh pengendara remaja dan usia lanjut.
  - c. Faktor transportasi yang mencakup perencanaan jaringan jalan, penentuan moda transportasi, dan pertimbangan jumlah penduduk di lokasi yang

berdekatan dengan jalan. Ketiga hal tersebut saling terkait agar kelancaran berlalulintas dapat terwujud sesuai dengan karakter masing-masing daerah. Namun jika ketiga hal tersebut dilakukan secara terpisah, maka dapat menyebabkan hambatan dalam berlalulintas dan memicu terjadinya kecelakaan lalulintas.

## 2. Faktor pemicu terjadinya kecelakaan

- a. Kecepatan tinggi dari pengendara kendaraan bermotor ketika menggunakan kendaraannya menjadi penyebab utama sering terjadinya kecelakaan lalulintas. Dengan adanya kemajuan teknologi maka kecepatan kendaraan dapat meningkat dengan pengoperasian yang sangat mudah, dimana mobil dan motor dengan teknologi terbaru memiliki akselerasi yang ringan dan karena itu kecepatan tinggi dapat dicapai dengan waktu dan jarak yang sangat singkat.
- b. Konsumsi alkohol secara berlebihan dapat mengurangi konsentrasi pengendara kendaraan bermotor ketika berkendara, dan sekaligus dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan lalulintas. Mudahnya pembelian minuman beralkohol baik dengan kadar alkohol ringan maupun berat menyebabkan tingginya angka pengguna alkohol, terutama di negara Amerika Serikat. Pengguna alkohol tersebut mayoritas juga merupakan pengendara kendaraan bermotor, sehingga sering ditemukan kasus kecelakaan yang melibatkan pengendara kendaraan mabuk karena mengkonsumsi minuman beralkohol secara berlebihan.

- c. Penggunaan telepon selular ketika berkendara dapat meningkatkan kemungkinan kecelakaan sebanyak 4 kali lebih besar daripada tidak menggunakan. Fakta tersebut merupakan data empirik mengenai seberapa besarnya dampak penggunaan telepon selular terhadap kecelakaan ketika berkendara pada warga Amerika Serikat. Keselamatan pengendara kendaraan bermotor dapat mempengaruhi keselamatan pengguna jalan lain terutama pejalan kaki, sehingga jika pengendara mengalami hilang konsentrasi karena menggunakan telepon seluler ketika berkendara, maka keselamatan pengguna jalan lain terutama pejalan kaki akan terancam.
- d. Faktor kondisi badan pengendara kendaraan bermotor juga dapat menentukan tinggi rendahnya resiko terjadinya kecelakaan, yakni terkait dengan kondisi badan lelah atau mengantuk. Ada beberapa fakta yang menunjukkan keterkaitan antara kondisi fisik tersebut dengan kecelakaan lalulintas, yakni:
- Berkendara ketika mengantuk.
  - Berkendara dalam kurun waktu 24 jam namun hanya beristirahat atau tidur kurang dari 5 jam.
  - Berkendara antara pukul 02.00 hingga pukul 05.00.
  - Berkendara setelah bekerja lembur atau ada peningkatan jam kerja.
  - Berkendara di luar rutinitas berkendara.

Dari uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa iklim keselamatan di jalan adalah kesamaan perilaku antar pengendara kendaraan bermotor tentang keselamatan

diri sendiri selama berkendara dan juga keselamatan pengguna jalan lain terutama pejalan kaki.

#### **D. Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor**

Definisi kepatuhan dari sudut pandang psikologi sosial adalah pembentukan atau perubahan perilaku sesuai dengan apa yang diharapkan oleh sumber yang menginginkan perilaku tersebut untuk terjadi (Manstead & Hewstone, 1996). Sumber yang menginginkan agar perilaku patuh terbentuk adalah pihak-pihak yang terkait dengan peraturan atau rambu-rambu yang secara fisik terpampang di tempat-tempat tertentu sehingga terlihat dengan jelas oleh individu-individu yang menjadi sasaran pembentukan atau perubahan perilaku (Mead, 2007). Sebagai contoh, pemasangan rambu-rambu oleh petugas lalulintas di jalan bertujuan agar pengguna jalan dapat melihat rambu-rambu tersebut, kemudian memahaminya, dan kemudian dapat membentuk perilaku patuh terhadap peraturan tersebut agar kelancaran berkendara dapat terwujud dan dapat meminimalkan terjadinya kecelakaan lalulintas.

Menurut Cialdini (dalam Baron & Byrne, 1997), sumber-sumber yang menginginkan agar perilaku patuh terjadi adalah individu-individu atau sekelompok orang yang memiliki kemampuan mempengaruhi yang sangat besar dari segi sosial, ekonomi, dan bahkan dari segi politik. Kemampuan yang dimiliki sumber-sumber merupakan bentuk implementasi dari prinsip-prinsip yang menjadi dasar dari terbentuknya kepatuhan sebagaimana dikemukakan oleh Cialdini (dalam Baron & Byrne, 1997), antara lain yakni: Kedekatan, yakni mengacu pada kecenderungan

untuk mematuhi suatu hal yang dikemukakan atau disarankan oleh seseorang yang kita kenal, bukan oleh seseorang yang belum atau tidak kita kenal. Komitmen atau konsistensi, yakni keinginan manusia secara umum (berkomitmen) untuk mematuhi hal yang bersifat konsisten sehingga dapat membentuk perilaku yang konsisten serta akan memudahkan kita untuk melakukan berbagai hal di berbagai situasi.

Mengenai kepatuhan pengendara kendaraan bermotor, kepatuhan dipengaruhi oleh peraturan di jalan terkait dengan rambu-rambu, dan lebih dispesifikkkan pada pembentukan perilaku mematuhi rambu lalulintas. Pembentukan perilaku patuh tersebut ditentukan oleh interaksi antara faktor internal yakni kognisi dengan faktor eksternal yakni penegakan peraturan (Elliot, Armitage, & Baughan, 2003). Pengendara kendaraan bermotor cenderung mematuhi peraturan sebagai bentuk internalisasi melalui kognisi sehingga pengalaman yang terjadi selama berlalulintas akan membentuk kebiasaan, bukan hanya keharusan. Sedangkan faktor eksternal terletak pada ketegasan pemerintah dalam mensinergikan antara pemberian fasilitas yakni jalan dengan menerapkan peraturan lalulintas yang kemudian dapat diimplementasikan secara maksimal oleh setiap lapisan masyarakat serta pemberian sanksi yang tegas, sehingga dapat membentuk kepatuhan terhadap peraturan lalulintas yang kemudian menjadi suatu kebiasaan, bukan sebatas kewajiban.

Beberapa negara di Eropa antara lain Perancis, Belgia, dan Jerman telah berhasil menurunkan angka kecelakaan secara signifikan dengan cara memberdayakan pengendara kendaraan bermotor untuk lebih mematuhi peraturan yang ada (Achterberg, 2006). Pemberdayaan yang dilakukan di negara-negara Eropa

tersebut lebih berorientasi pada perubahan perilaku pengendara (dalam hal ini adalah pengemudi kendaraan roda empat) untuk mulai membiasakan diri mengenakan sabuk pengaman, mengurangi konsumsi alkohol, dan mengurangi kecepatan ketika berkendara. Pemberdayaan dilakukan dengan memperbanyak informasi terkait, merevisi peraturan-peraturan yang melibatkan pihak berwenang (dalam hal ini adalah pemerintah setempat), serta pemberian sanksi yang tegas terhadap pelanggar peraturan, sehingga secara jangka panjang angka kecelakaan dapat berkurang secara signifikan.

Masih terkait dengan kepatuhan pengendara, penelitian di New York menunjukkan bahwa sebesar 57% pejalan kaki merasa terancam keselamatannya di lokasi dengan tingkat mobilitas kendaraan yang tinggi, dan 43% pejalan kaki memilih untuk menghindari berjalan melalui persimpangan yang mereka anggap rawan kecelakaan karena banyaknya pengendara berkendara seenaknya dan melanggar rambu-rambu lalulintas (Transportation Alternatives, 2009). Fakta tersebut menunjukkan bahwa perilaku pengendara kendaraan bermotor mempengaruhi pejalan kaki ketika mereka berjalan melalui trotoar dan ketika mereka melalui persimpangan untuk menyeberang, sehingga dapat dikatakan bahwa perilaku pengendara kendaraan bermotor berpengaruh secara langsung terhadap perilaku pejalan kaki.

Dari uraian diatas, dapat disimpulkan bahwa kepatuhan pengendara kendaraan bermotor adalah perilaku patuh pengendara kendaraan bermotor terhadap peraturan-peraturan yang terdapat di jalan yang bertujuan agar kelancaran berlalulintas dapat terwujud dan kecelakaan dapat diminimalkan.

## **E. Dinamika Antar Variabel**

### **1. Keterkaitan antara Iklim Keselamatan dengan Keselamatan Pejalan Kaki**

Iklim keselamatan di jalan sebagaimana dijelaskan oleh Wiegmann, Zhang, von Thaden, Sharma, dan Mitchell (2002), merupakan suatu kesamaan perilaku selamat di jalan antar pengendara kendaraan bermotor terhadap diri sendiri dan juga terhadap pengguna jalan lain terutama pejalan kaki. Semakin tinggi perilaku selamat, maka diharapkan akan semakin tinggi juga keselamatan pejalan kaki. Namun jika perilaku selamat semakin rendah, maka keselamatan pejalan kaki juga akan rendah.

Data dari US DOT (2008) menunjukkan bahwa kejadian tabrak lari menjadi penyebab utama dari sekian penyebab terjadinya kecelakaan fatal terhadap pejalan kaki. Penyebab yang lain adalah berkendara secara ugal-ugalan, berkendara dengan kecepatan tinggi, tidak mampu mengendalikan kendaraan, dan tidak memperhatikan keadaan di depan ketika berkendara. Sehingga dapat disimpulkan bahwa iklim keselamatan berpengaruh langsung terhadap keselamatan pejalan kaki.

### **2. Keterkaitan antara Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor dengan Keselamatan Pejalan Kaki**

Kepatuhan pengendara kendaraan bermotor mengacu pada perilaku patuh terhadap peraturan-peraturan di jalan, yang bertujuan agar kelancaran berlalulintas dapat terwujud dan kecelakaan dapat diminimalkan atau bahkan

dihindari. Achterberg (2006) menjelaskan bahwa kepatuhan pengendara kendaraan bermotor terutama mengenai kecepatan berkendara berkaitan erat dengan angka kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki. Jika kepatuhan pengendara kendaraan bermotor tinggi, maka angka kecelakaan pejalan kaki akan rendah. Dan sebaliknya, jika kepatuhan pengendara kendaraan bermotor terhadap peraturan rendah, maka angka kecelakaan pejalan kaki akan tinggi.

Data dari penelitian yang dilakukan oleh Transportation Alternatives (2009) menjelaskan bahwa ada keterkaitan antara perilaku pengendara kendaraan bermotor dengan perilaku pejalan kaki, dimana 57% pejalan kaki merasa terancam keselamatannya di lokasi dengan tingkat mobilitas kendaraan yang tinggi, dan 43% pejalan kaki memilih untuk menghindari berjalan melalui persimpangan yang mereka anggap rawan kecelakaan karena banyaknya pengendara kendaraan bermotor berkendara seenaknya dan melanggar rambu-rambu lalulintas. Fakta tersebut menunjukkan bahwa perilaku pengendara kendaraan bermotor di jalan berpengaruh terhadap perilaku pejalan kaki.

### **3. Keterkaitan antara Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor**

Iklim keselamatan di jalan mengacu pada kesamaan perilaku antar pengendara kendaraan bermotor untuk menciptakan keselamatan selama berkendara. Kesamaan perilaku yang dimaksud adalah perilaku mengendarai kendaraan bermotor yakni mobil atau motor dengan teratur, tidak ugal-ugalan, dan yang

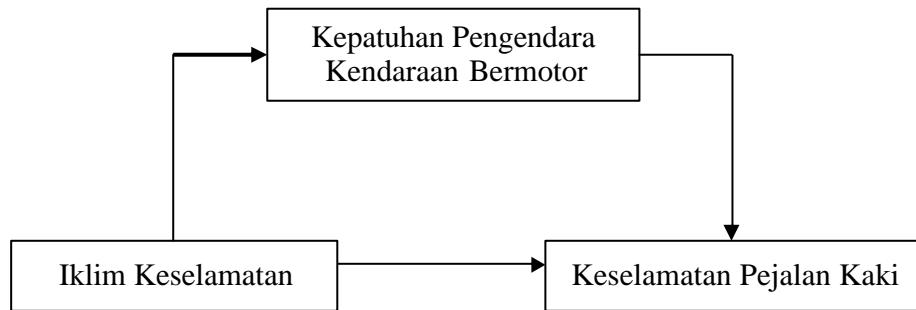
terpenting adalah toleransi yang terkait dengan memperhatikan keselamatan diri sendiri serta keselamatan pengendara kendaraan lain.

Sebagaimana telah diuraikan diatas, Peden *et al.* (2004) menjelaskan bahwa ada beberapa faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalulintas antara lain faktor perilaku pengendara. Pengabaian peraturan lalulintas yang dilakukan oleh pengendara kendaraan bermotor menjadi perilaku yang bisa muncul di setiap pengendara, dan dapat memicu terjadinya kecelakaan. Hal tersebut menunjukkan bahwa jika tingkat keselamatan di jalan rendah, maka kepatuhan pengendara kendaraan bermotor juga akan rendah. Dan sebaliknya, jika tingkat keselamatan di jalan tinggi maka kepatuhan pengendara kendaraan bermotor juga tinggi. Sehingga dapat diambil kesimpulan bahwa iklim keselamatan di jalan berpengaruh terhadap kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

#### **4. Keterkaitan antara Iklim Keselamatan, Keselamatan Pejalan Kaki, dan Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor**

Sebagaimana telah dijelaskan diatas, iklim keselamatan di jalan merupakan suatu bentuk kesamaan perilaku selamat antar pengendara kendaraan bermotor ketika berkendara, dimana perilaku selamat tersebut bertujuan agar baik pengendara kendaraan bermotor maupun pengguna jalan lain terutama pejalan kaki tidak mengalami kecelakaan sejak dari berangkat hingga tiba di tempat tujuan.

Tinggi rendahnya tingkat keselamatan berlalulintas dapat dilihat dari besar kecilnya tingkat keselamatan pejalan kaki yang dipengaruhi oleh kepatuhan pengendara kendaraan bermotor. Penelitian dari Transportation Alternatives (2009) menunjukkan bahwa pejalan kaki merasa terancam keselamatannya karena padatnya arus kendaraan bermotor, dan mereka harus berjalan kaki menghindari persimpangan-persimpangan tertentu yang rawan kecelakaan dimana pengendara kendaraan sering berperilaku seenaknya ketika berkendara dan sering melanggar rambu-rambu lalulintas. Fakta tersebut menunjukkan bahwa iklim keselamatan di jalan berpengaruh langsung terhadap keselamatan pejalan kaki, dan kepatuhan pengendara kendaraan bermotor sebagai wujud dari iklim keselamatan di jalan juga berpengaruh terhadap keselamatan pejalan kaki.



Gambar 1. Keterkaitan antara iklim keselamatan, kepatuhan pengendara kendaraan bermotor, dan keselamatan pejalan kaki

## **F. Landasan Teori dan Hipotesis**

Iklim keselamatan merupakan suatu penerapan pola perilaku selamat secara integratif, bukan hanya prosedur yang harus dipatuhi dan dijalani oleh masing-masing individu. Iklim keselamatan di jalan mengacu pada terbentuknya kesamaan perilaku antar pengendara kendaraan tentang keselamatan diri dan orang lain selama berada di jalan, namun kesamaan perilaku tersebut sangat elastis dalam arti selalu berubah-ubah dan sangat tergantung oleh waktu, tempat, dan lingkungan sekitar.

Pejalan kaki merupakan pihak yang rentan menjadi korban kecelakaan lalulintas. Di dalam peningkatan jumlah kendaraan yang signifikan, pejalan kaki dihadapkan pada terbatasnya fasilitas bagi mereka dan tidak sebanding dengan volume kendaraan yang tiap hari melintas. Banyak persimpangan jalan tidak memiliki rambu atau marka pendukung bagi pejalan kaki, ataupun jika terdapat rambu atau marka pasti terdapat kemungkinan kerusakan yang disebabkan secara internal maupun eksternal yakni dirusak. Berawal dari fakta-fakta tersebut, orientasi utama dalam pengembangan fasilitas keselamatan pejalan kaki adalah reduksi terjadinya kecelakaan lalulintas yang melibatkan pejalan kaki.

Kepatuhan pengendara kendaraan bermotor ketika berlalulintas sangat dipengaruhi oleh peraturan di jalan terkait dengan rambu-rambu lalulintas, dan lebih dispesifikkan yakni pada perilaku mematuhi rambu lalulintas. Proses utama dalam meningkatkan kepatuhan pengendara ketika berlalulintas terletak pada ketegasan pemerintah setempat mensinergikan antara pemberian fasilitas yakni jalan dengan menerapkan peraturan lalulintas yang kemudian dapat diimplementasikan secara

maksimal oleh setiap lapisan masyarakat di negara tersebut, sehingga dapat membentuk kepatuhan yang menjadi suatu kebiasaan, bukan kewajiban.

Terdapat dua hipotesis dalam penelitian ini, yakni:

1. Iklim keselamatan memiliki pengaruh positif terhadap keselamatan pejalan kaki
2. Iklim keselamatan memiliki pengaruh positif terhadap keselamatan pejalan kaki dengan mengendalikan mediator kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

## **BAB III**

### **METODE PENELITIAN**

#### **A. Variabel dan Definisi Operasional**

Penelitian ini menggunakan tiga variabel yang terdiri dari variabel independen, variabel dependen, dan variabel mediator. Variabel independen yakni iklim keselamatan, variabel dependen adalah keselamatan pejalan kaki, dan variabel mediator yakni kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

1. Iklim keselamatan di jalan adalah kesamaan perilaku antar pengendara kendaraan bermotor tentang keselamatan diri sendiri selama berkendara dan juga keselamatan pengguna jalan lain terutama pejalan kaki. Iklim keselamatan diukur menggunakan skala iklim keselamatan di jalan. Skala tersebut memiliki aspek-aspek yakni: kelancaran arus lalulintas dan peranan pihak-pihak terkait dalam membentuk keselamatan berlalulintas. Semakin tinggi skor yang diperoleh menunjukkan semakin tinggi iklim keselamatan di jalan.
2. Keselamatan pejalan kaki adalah kondisi selamat yang dimiliki oleh pejalan kaki ketika mulai berjalan menuju suatu tempat hingga tiba di tempat tersebut tanpa mengalami kecelakaan, dan kondisi selamat tersebut dapat terjamin jika terdapat fasilitas yang memadai bagi pejalan kaki. Pengukuran dilakukan menggunakan skala keselamatan pejalan kaki yang memiliki aspek-aspek yakni: kondisi trotoar dan fasilitas penyeberangan, dan aspek perilaku berjalan kaki serta menyeberang.

Semakin tinggi skor yang diperoleh menunjukkan semakin tinggi keselamatan pejalan kaki.

3. Kepatuhan pengendara kendaraan bermotor adalah perilaku patuh pengendara kendaraan motor terhadap peraturan-peraturan yang terdapat di jalan yang bertujuan agar kelancaran berlalulintas dapat terwujud dan kecelakaan dapat diminimalkan. Di dalam penelitian ini, kepatuhan diukur menggunakan skala kepatuhan pengendara kendaraan bermotor yang menunjukkan persepsi pejalan kaki terhadap kepatuhan pengendara kendaraan bermotor. Aspek-aspek yang digunakan dalam skala ini adalah: perilaku pengendara kendaraan bermotor dan toleransi pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki. Semakin tinggi skor yang diperoleh menunjukkan semakin tinggi kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.

## **B. Responden**

Responden penelitian ini adalah mahasiswa pejalan kaki di area kampus Universitas Gadjah Mada, dan karakteristik mahasiswa yang menjadi responden penelitian ini adalah mahasiswa yang setiap hari selalu berjalan kaki dari tempat tinggal menuju lokasi kuliah. Menurut Rieser, Hill, Talor, dan Bradfield (1992), pemahaman akan terbentuk selama jangka waktu tertentu yang disertai dengan proses eksplorasi terhadap area di sekitar tempat tinggal dan melakukan observasi pada tempat-tempat bermanfaat maupun tidak. Proses eksplorasi dan observasi tersebut melibatkan konsep spasial yang meliputi bangunan, marka, atau rambu-rambu yang

berguna ketika sedang melakukan aktivitas yang di dalam penelitian ini dispesifikkan menjadi berjalan kaki.

### **C. Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dilakukan dengan menggunakan tiga skala, yakni Skala Iklim Keselamatan, Skala Keselamatan Pejalan Kaki, dan Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor (Lampiran A, halaman 60). Butir-butir skala disusun dari sinkronisasi artikel-artikel jurnal referensi dengan hasil studi pendahuluan berupa observasi yang telah dilakukan sebelum penelitian dilakukan.

#### **1. Skala Iklim Keselamatan**

Skala ini mengukur iklim keselamatan dari perspektif pejalan kaki (Lampiran A.1, halaman 62). Skala ini disusun oleh peneliti menjadi 2 aspek dengan total pertanyaan berjumlah 24 aitem. Aspek-aspek tersebut adalah:

a. Aspek kelancaran lalulintas

Aspek ini mengukur kelancaran arus kendaraan bermotor di jalan dan tingkat kecelakaan yang terjadi. Pengendara kendaraan bermotor dapat menjadi pengendara agresif jika dihadapkan pada tekanan-tekanan di jalan terutama kemacetan. Agresivitas dalam berkendara seringkali dapat mencetuskan perilaku-perilaku yang membahayakan keselamatan diri sendiri maupun orang lain hingga menyebabkan kecelakaan misalnya perilaku mengebut, mengambil alih jalan secara sepihak (tanpa menyalakan lampu

sinyal), dan bahkan mengintimidasi pengguna jalan lain dengan membunyikan klakson (New Jersey Driving Manual, 2007).

b. Aspek peranan pihak-pihak terkait

Aspek ini mengukur seberapa besar keterlibatan pihak-pihak yang terkait dengan pengembangan iklim keselamatan di jalan, meliputi penegakan peraturan lalulintas (ada tidaknya sanksi tegas bagi pelanggar peraturan) oleh polisi lalulintas dan oleh pemerintah setempat. Pemerintah dapat menjadi konseptor dalam mengembangkan iklim keselamatan misalnya dengan menyusun peraturan lalulintas yang jelas dan tidak multiinterpretasi, sehingga dalam penerapannya oleh polisi lalulintas tidak terjadi ambiguitas pemahaman peraturan dalam menentukan sanksi bagi pelanggar (Achterberg, 2006).

Respon jawaban skala ini dibedakan menjadi 5 kategori jawaban, yakni: Sangat Tidak Sesuai (STS), Tidak Sesuai (TS), Agak Sesuai (AS), Sesuai (S), dan Sangat Sesuai (SS).

Tabel 1. Kisi-kisi Skala Iklim Keselamatan

<b>Aspek dan komponen aspek</b>		<b>Nomor aitem</b>	<b>Jumlah aitem</b>
1.	Kelancaran lalulintas	1, 5, 9, 13, 17, 21	6
	Kemacetan	2, 6, 10, 14, 18, 22	6
	Kecelakaan		
2.	Peranan pihak-pihak terkait	3, 7, 11, 15, 19, 23	6
	Polisi lalulintas	4, 8, 12, 16, 20, 24	6
		Total	24

## 2. Skala Keselamatan Pejalan Kaki

Skala ini mengukur tingkat keselamatan pejalan kaki dari perspektif pejalan kaki (Lampiran A.2, halaman 66). Skala ini disusun oleh peneliti menjadi 2 aspek dengan total pertanyaan berjumlah 30 aitem. Aspek-aspek tersebut yakni:

a. Aspek perilaku pejalan kaki

Aspek ini mengukur perilaku pejalan kaki ketika berjalan di trotoar dan selama menyeberang. Pejalan kaki ketika berjalan di trotoar memiliki area privasi dari orang yang berada terdekat rata-rata sebesar 1,4 meter (Fitzpatrick, Turner, Brewer, Carlson, Ullman, Trout, *et al*, 2006), sehingga jika area privasi tersebut berkurang maka pejalan kaki akan berjalan semakin cepat, dan sebaliknya jika area privasi bertambah luas maka pejalan kaki akan berjalan semakin lambat. Dengan adanya area privasi tersebut, maka pejalan kaki dapat menentukan perilaku apa saja yang harus diterapkan di lokasi berbeda dengan tingkat area privasi yang berbeda sehingga keselamatan mereka dapat terjamin, yakni tidak mengalami kecelakaan baik oleh kendaraan maupun sesama pejalan kaki.

b. Aspek fasilitas pejalan kaki

Aspek ini mengukur kondisi trotoar secara fisik, marka penyeberangan, dan rambu-rambu bagi pejalan kaki. Ukuran trotoar dalam lingkungan lokal dan pemukiman harus memiliki lebar minimal 1,5 meter dengan tambahan garis tanaman dengan lebar minimal 0,6 meter (Bowman, Fruin, & Zeeger, 1992). Garis tanaman digunakan sebagai pemisah antara pejalan kaki dengan

kendaraan, sehingga ada jarak yang aman agar pejalan kaki tidak terserempet kendaraan, terutama kendaraan yang hendak diparkir di pinggir jalan.

Mengenai marka penyeberangan, Bowman, Fruin, dan Zeeger (1992) juga menjelaskan bahwa lokasi dimana pejalan kaki bertemu secara langsung dengan kendaraan (di area sekolah atau perkantoran, bukan pusat bisnis atau industri) harus memiliki marka penyeberangan dengan lebar minimal 1,8 meter. Sedangkan mengenai rambu-rambu bagi pejalan kaki, di setiap lokasi penyeberangan harus memiliki rambu penyeberangan, dan juga rambu kecepatan bagi kendaraan yang mendekati lokasi penyeberangan.

Respon jawaban skala ini dibedakan menjadi 5 kategori jawaban, yakni: Tidak Pernah (TP), Jarang (JR), Kadang-kadang (KK), Sering (SR), dan Selalu (SL).

Tabel 2. Kisi-kisi Skala Keselamatan Pejalan Kaki

<b>Aspek dan komponen aspek</b>		<b>Nomor aitem</b>	<b>Jumlah aitem</b>
1.	Perilaku pejalan kaki		
	Berjalan di trotoar	1, 6, 11, 16, 21, 26	6
2.	Menyeberang jalan	2, 7, 12, 17, 22, 27	6
	Fasilitas bagi pejalan kaki		
	Kondisi fisik trotoar	3, 8, 13, 18, 23, 28	6
	Marka penyeberangan	4, 9, 14, 19, 24, 29	6
	Rambu-rambu bagi pejalan kaki	5, 10, 15, 20, 25, 30	6
		Total	30

### **3. Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor**

Skala ini mengukur tingkat kepatuhan pengendara kendaraan bermotor dari sudut pandang pejalan kaki (Lampiran A.3, halaman 70). Skala ini disusun oleh peneliti menjadi 2 aspek dengan total pernyataan berjumlah 32 aitem. Aspek-aspek tersebut adalah:

a. Aspek perilaku pengendara kendaraan bermotor

Aspek ini mengukur perilaku pengendara kendaraan bermotor yang meliputi kecepatan berkendara dan perilaku menaati rambu-rambu lalulintas di jalan misalnya memberhentikan kendaraan ketika lampu persimpangan yang menyala adalah merah, dan mengurangi kecepatan atau memberhentikan kendaraan ketika mendekati marka penyeberangan pejalan kaki. Dengan adanya rambu kecepatan maksimum bagi kendaraan bermotor, diharapkan pengendara dapat memperlambat laju kendaraan ketika melihat rambu tersebut, sehingga potensi kecelakaan lalulintas yang melibatkan pengguna jalan lain dapat dicegah.

b. Aspek toleransi pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki

Aspek ini mengukur kemampuan toleransi pengendara kendaraan bermotor terhadap pejalan kaki yang meliputi menghentikan kendaraan untuk memberi kesempatan terhadap pejalan kaki dan penggunaan sinyal-sinyal kendaraan sebagai penanda pemberian kesempatan bagi pejalan kaki. Jika terdapat marka penyeberangan, pengendara harus memperlambat dan bahkan

berhenti ketika mendekati marka penyeberangan untuk menghindari terjadinya insiden dengan pejalan kaki (U.S. DOT, 2000).

Respon jawaban skala ini dibedakan menjadi 5 kategori jawaban, yakni: Tidak Pernah (TP), Jarang (JR), Kadang-kadang (KK), Sering (SR), dan Selalu (SL).

Tabel 3.Kisi-kisi Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor

<b>Aspek dan komponen aspek</b>		<b>Nomor aitem</b>	<b>Jumlah aitem</b>
1.	Perilaku pengendara kendaraan bermotor Kecepatan berkendara	1, 5, 9, 13, 17, 21, 25, 29	8
	Menaati rambu-rambu lalulintas	2, 6, 10, 14, 18, 22, 26, 30	8
2.	Toleransi terhadap pejalan kaki Menghentikan kendaraan	3, 7, 11, 15, 19, 23, 27, 31	8
	Memberikan sinyal-sinyal kendaraan	4, 8, 12, 16, 20, 24, 28, 32	8
Total			32

## **D. Prosedur Pelaksanaan Penelitian**

### **1. Tahap persiapan**

#### a. Studi Pendahuluan

Studi pendahuluan dilakukan dengan metode observasi yang bertujuan untuk mengamati dan mencatat perilaku apa saja yang dilakukan oleh mahasiswa pejalan kaki di lingkungan UGM yang kemudian akan menjadi salah satu pedoman dalam menyusun alat ukur penelitian Observasi

dilakukan pada tanggal 22-23 Oktober 2009. Pada tanggal 22 Oktober 2009, observasi dilakukan di area pemberhentian bis kota di dekat Fakultas Filsafat UGM, sedangkan pada tanggal 23 Oktober 2009 observasi dilakukan di penyeberangan depan Fakultas Psikologi UGM.

b. Penyusunan alat ukur

Alat ukur yang disusun berupa tiga skala, yakni Skala Iklim Keselamatan, Skala Keselamatan Pejalan Kaki, dan Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor.

**2. Tahap pelaksanaan**

a. Ujicoba alat ukur penelitian

Pelaksanaan ujicoba alat ukur penelitian yakni Skala Iklim Keselamatan, Skala Keselamatan Pejalan Kaki, dan Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor dilakukan pada tanggal 14 – 29 Januari 2010. Subjek yang menjadi responden ujicoba adalah mahasiswa pejalan kaki di Universitas Negeri Yogyakarta, Universitas Kristen Duta Wacana, Universitas Gadjah Mada, Universitas Sanata Dharma, Universitas Islam Indonesia, dan Universitas Atmajaya. Jumlah responden ujicoba alat ukur penelitian adalah 40 orang.

Adanya variasi tempat (almamater) bertujuan untuk mengetahui gambaran kondisi mahasiswa pejalan kaki di Yogyakarta secara umum. Pada mahasiswa Universitas Gadjah Mada ujicoba dilakukan pada beberapa teman peneliti, hal tersebut bertujuan untuk mengetahui gambaran kondisi pejalan kaki secara

spesifik di lingkungan Universitas Gadjah Mada yang nantinya akan menjadi lokasi penelitian. Untuk menghindari bias, mahasiswa Universitas Gadjah Mada yang menjadi responden ujicoba tersebut tidak diikutsertakan dalam pelaksanaan penelitian.

b. Analisis hasil ujicoba alat ukur penelitian

1. Skala Iklim Keselamatan

Berdasarkan hasil analisis validitas aitem dengan program *SPSS 16.0 For Windows*, diketahui bahwa dari 24 aitem terdapat 8 aitem gugur dan 16 aitem valid (Lampiran C.1, halaman 83). Penyebaran aitem gugur dan aitem valid dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 4. Penyebaran Aitem Favorabel dan Unfavorabel serta Aitem Gugur dan Valid pada Skala Iklim Keselamatan

Aspek dan komponen aspek	Nomer aitem			
	Favorabel	Unfavorabel	Gugur	Valid
Kelancaran lalulintas				
Kemacetan	9, 13, 17, 21	1, 5	1, 5, 9, 13	17, 21
Kecelakaan	10, 14, 18, 22	2, 6	2, 6, 10	14, 18, 22
Peranan pihak-pihak terkait				
Polisi lalulintas	3, 7, 11, 15, 19, 23			3, 7, 11, 15, 19, 23
Pemerintah setempat	4, 8, 12, 16, 20, 24		4	8, 12, 16, 20, 24
Total	20	4	8	16

Hasil analisis data ujicoba penelitian menunjukkan bahwa koefisien korelasi aitem total pada skala Iklim Keselamatan bergerak dari 0,343 hingga 0,700 dan koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach* sebesar 0,866. Hasil tersebut menunjukkan bahwa aitem-aitem tersebut memenuhi batas minimal validitas aitem yakni  $r_{ix} = 0,20$  sehingga keseluruhan aitem tersebut valid. Selain itu, hasil ujicoba penelitian skala tersebut mendekati batas maksimal koefisien reliabilitas yakni  $r_{xx} = 1,00$  sehingga skala tersebut memiliki reliabilitas yang cukup tinggi (Azwar, 2009).

## 2. Skala Keselamatan Pejalan Kaki

Berdasarkan hasil analisis validitas aitem dengan program *SPSS 16.0 For Windows*, diketahui bahwa dari 30 aitem terdapat 10 aitem gugur dan 20 aitem valid (Lampiran C.2, halaman 84). Penyebaran aitem gugur dan aitem valid dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 5. Penyebaran Aitem Favorabel dan Unfavorabel serta Aitem Gugur dan Valid pada Skala Keselamatan Pejalan Kaki

Aspek dan komponen aspek	Nomer aitem			
	Favorabel	Unfavorabel	Gugur	Valid
Perilaku pejalan kaki				
Berjalan di trotoar	1, 6, 21, 26	11, 16	11, 16, 26	1, 6, 21
Menyeberang jalan	2, 7, 22, 27	12, 17	7, 12, 17, 22, 27	2
Fasilitas bagi pejalan kaki				
Kondisi fisik trotoar	3, 13, 18, 23, 28	8	8, 18	3, 13, 23, 28
Marka penyeberangan	4, 9, 14, 19, 24, 29			4, 9, 14, 19, 24, 29
Rambu-rambu bagi pejalankaki	5, 10, 15, 20, 25, 30			5, 10, 15, 20, 25, 30
Total	25	5	10	20

Hasil analisis data ujicoba penelitian menunjukkan bahwa koefisien korelasi aitem total pada skala Keselamatan Pejalan Kaki bergerak dari 0,220 hingga 0,773 dan koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach* sebesar 0,908. Hasil tersebut menunjukkan bahwa aitem-aitem tersebut masih memenuhi batas minimal validitas aitem yakni  $r_{ix} = 0,20$  sehingga keseluruhan aitem tersebut valid. Selain itu, hasil ujicoba penelitian skala tersebut mendekati batas maksimal koefisien reliabilitas yakni  $r_{xx} = 1,00$  sehingga skala tersebut memiliki reliabilitas yang tinggi.

### 3. Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor

Berdasarkan hasil analisis validitas aitem dengan program *SPSS 16.0 For Windows*, diketahui bahwa dari 32 butir terdapat 15 aitem gugur dan 17 aitem valid (Lampiran C.3, halaman 85). Penyebaran aitem gugur dan aitem valid dapat dilihat pada tabel berikut.

Tabel 6. Penyebaran Aitem Favorabel dan Unfavorabel serta Aitem Gugur dan Valid pada Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor

Aspek dan komponen aspek	Nomer aitem			
	Favorabel	Unfavorabel	Gugur	Valid
Perilaku pengendara kendaraan bermotor				
Kecepatan berkendara	17, 21, 25, 29	1, 5, 9, 13	1, 5, 9, 13, 25	17, 21, 29
Menaati rambu-rambu lalulintas	2, 6, 10, 14, 18, 22, 26, 30		2, 6, 10, 26	14, 18, 22, 30
Toleransi terhadap pejalan kaki				
Menghentikan kendaraan	3, 7, 11, 15, 19, 23, 27, 31		3	7, 11, 15, 19, 23, 27, 31
Memberikan sinyal-sinyal kendaraan	4, 8, 12, 16, 20, 24, 28, 32		4, 12, 20, 24, 32	8, 16, 28
Total	28	4	15	17

Hasil analisis data ujicoba penelitian menunjukkan bahwa koefisien korelasi aitem total pada skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor bergerak dari 0,257 hingga 0,788 dan koefisien reliabilitas *Alpha Cronbach* sebesar 0,856. Hasil tersebut menunjukkan bahwa aitem-aitem tersebut masih memenuhi batas

minimal validitas aitem yakni  $r_{xx} = 0,20$  sehingga keseluruhan aitem tersebut valid. Selain itu, hasil ujicoba penelitian skala tersebut mendekati batas maksimal koefisien reliabilitas yakni  $r_{xx} = 1,00$  sehingga skala tersebut memiliki reliabilitas yang cukup tinggi.

### c. Penelitian

Penelitian ini dilakukan di lingkungan UGM dengan mencari responden yakni mahasiswa yang berjalan kaki setiap harinya dari tempat tinggal hingga ke kampus, dan pulang lagi ke tempat tinggal. Penelitian dilakukan pada tanggal 22 Februari hingga tanggal 12 Maret 2010, dengan jumlah total responden adalah 70 mahasiswa. Pengambilan data menggunakan pedoman non-probabilitas yakni pengambilan data (sampel) yang didasarkan pada tidak diketahuinya secara pasti jumlah anggota populasi, sehingga data diambil sebanyak jumlah tertentu yang dianggap merefleksikan ciri atau karakteristik populasi (Azwar, 1998).

Lokasi pengambilan data yakni di sepanjang Jalan Humaniora dan Jalan Nusantara. Pada awalnya peneliti melakukan seleksi sesuai dengan karakteristik pejalan kaki, kemudian menjelaskan pada responden mengenai tujuan penelitian, selanjutnya peneliti memberikan penjelasan mengenai prosedur pengisian skala, dan kemudian responden dipersilakan mengisi skala. Durasi pengisian skala adalah 10-15 menit. Skala yang telah selesai diisi langsung dikembalikan kepada peneliti.

## **E.      Analisis Data**

Metode analisis data penelitian ini menggunakan analisis jalur dengan menggunakan SEM (*Structural Equation Modelling*), yang bertujuan untuk mengukur pengaruh langsung variabel independen terhadap variabel dependen, dan juga memungkinkan pengujian terhadap pengaruh tidak langsung setelah melalui variabel mediator (Ghozali, 2008).

## **BAB IV**

### **HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

#### **A. Hasil Penelitian**

##### **1. Deskripsi Responden Penelitian**

Berikut ini adalah tabel-tabel data responden penelitian berdasarkan jenis kelamin, fakultas, jarak tempuh, dan waktu tempuh.

Tabel 7. Data Responden berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Presentase
1	Laki-laki	6	9%
2	Perempuan	64	91%
	Total	70	100%

Tabel di atas menunjukkan bahwa ada 6 responden berjenis kelamin laki-laki dan 64 responden perempuan. Data tersebut memberi gambaran bahwa terdapat lebih banyak mahasiswa perempuan yang berjalan kaki daripada mahasiswa laki-laki.

Tabel 8. Data Responden berdasarkan Fakultas

No	Fakultas	Frekuensi	Presentase
1	Psikologi	35	50%
2	Ilmu Budaya	15	21%
3	Kehutanan	7	10%
4	Ekonomika dan Bisnis	6	9%
5	Filsafat	3	4%
6	Isipol	1	1%
7	Teknik Pertanian	1	1%
8	Hukum	1	1%
9	Multidisiplin (Pengkajian Amerika)	1	1%
	Total	70	100%

Tabel di atas menunjukkan bahwa responden penelitian terdiri dari 35 mahasiswa Fakultas Psikologi, 15 mahasiswa Fakultas Ilmu Budaya, 7 mahasiswa Fakultas Kehutanan, 6 mahasiswa Fakultas Ekonomika dan Bisnis, 3 mahasiswa Fakultas Filsafat, 1 mahasiswa Fakultas Isipol, 1 mahasiswa Fakultas Teknik Pertanian, 1 mahasiswa Fakultas Hukum, dan 1 mahasiswa Multidisiplin Pengkajian Amerika.

Tabel 9. Data Responden berdasarkan Jarak Tempuh

No	Jarak Tempuh	Frekuensi	Presentase
1	100 – <600 meter	37	53%
2	600 – <1100 meter	23	33%
3	1100 – <1600 meter	3	4%
4	1600 – <2100 meter	3	4%
5	2100 – <2600 meter	1	1%
6	2600 – <3100 meter	2	3%
7	3100 – <3600 meter	0	0%
8	3600 – <4100 meter	0	0%
9	4100 – <4600 meter	0	0%
10	4600 – <5100 meter	1	1%
	Total	70	100%

Berdasarkan tabel di atas, sebagian besar tempat tinggal responden berjarak antara 100 hingga kurang dari 600 meter dari kampus yakni sebanyak 37 responden. Kemudian terdapat 23 responden yang tempat tinggalnya berjarak antara 600 hingga kurang dari 1100 meter dari kampus, 3 responden yang tempat tinggalnya berjarak antara 1100 hingga kurang dari 1600 meter dari kampus, 3 responden yang tempat tinggalnya berjarak antara 1600 hingga kurang dari 2100 meter dari kampus, 1 responden yang tempat tinggalnya berjarak antara 2100 hingga kurang dari 2600 meter dari kampus, 2 responden yang tempat tinggalnya berjarak antara 2600 hingga kurang dari 3100 meter dari kampus, dan ada 1 responden yang tempat tinggalnya berjarak antara 4600 hingga kurang dari 5100 meter dari kampus.

Tabel 10. Data Responden berdasarkan Waktu Tempuh

No	Waktu Tempuh	Frekuensi	Presentase
1	<10 menit	5	7%
2	10 – <20 menit	44	63%
3	20 – <30 menit	12	17%
4	30 – <40 menit	8	11%
5	40 – <50 menit	0	0%
6	50 – <60 menit	1	1%
7	60 menit	0	0%
	Total	70	100%

Berdasarkan tabel di atas, sebagian besar dari total 70 responden berjalan kaki selama 10 hingga kurang dari 20 menit, yakni sebanyak 44 mahasiswa. Selain itu, terdapat 5 mahasiswa berjalan kaki kurang dari 10 menit, 12 mahasiswa berjalan kaki selama 20 hingga kurang dari 30 menit, 8 mahasiswa berjalan kaki selama 30 hingga kurang dari 40 menit, dan 1 mahasiswa berjalan kaki selama 50 hingga kurang dari 60 menit.

## 2. Deskripsi Analisis Data Penelitian

Berikut ini adalah tabel-tabel data penelitian berdasarkan skor hipotetik dan skor empirik masing-masing skala penelitian, kategorisasi masing-masing variabel, hasil uji normalitas beserta hasil uji linearitas yang semua dilakukan dengan program *SPSS 16.0 For Windows*, sedangkan uji hipotesis dilakukan dengan program *AMOS 16.0 For Windows*.

Tabel 11. Skor Hipotetik dan Empirik Masing-masing Skala Penelitian

Skala	Skor Hipotetik				Skor Empirik			
	Min	Maks	Rerata	SD	Min	Maks	Rerata	SD
Iklim Keselamatan	16	80	48	10,67	30	64	46,26	7,44
Keselamatan Pejalan Kaki	20	100	60	13,33	37	81	58,81	8,53
Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor	17	85	51	11,33	31	68	49,33	7,53

*Catatan. SD = Standar Deviasi*

Skala Iklim Keselamatan terdiri dari 16 aitem, memiliki rerata hipotetik sebesar 48 dan rerata empirik sebesar 46,26. Rerata empirik yang lebih rendah daripada rerata hipotetik ( $46,26 < 48$ ) menunjukkan bahwa iklim keselamatan dipersepsi rendah oleh mahasiswa pejalan kaki sebagai responden penelitian, yang berarti bahwa kelancaran arus lalulintas di sekitar kampus masih dinilai rendah dan peranan pemerintah setempat yakni rektorat dirasakan kurang oleh responden dalam membentuk iklim keselamatan di jalan sekitar kampus.

Skala Keselamatan Pejalan Kaki terdiri dari 20 aitem, memiliki rerata hipotetik sebesar 60 dan rerata empirik sebesar 58,81. Rerata empirik yang lebih rendah daripada rerata hipotetik ( $58,81 < 60$ ) menunjukkan bahwa keselamatan pejalan kaki dipersepsi rendah oleh mahasiswa pejalan kaki sebagai responden penelitian, yang berarti bahwa fasilitas bagi pejalan kaki di area kampus dinilai masih kurang sehingga menyebabkan mahasiswa pejalan kaki merasa kurang terjamin keselamatannya ketika berjalan kaki dan menyeberang di area kampus.

Skala Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor terdiri dari 17 aitem, memiliki rerata hipotetik yakni 51 dan rerata empirik sebesar 49,33. Rerata empirik lebih rendah daripada rerata hipotetik ( $49,33 < 51$ ), sehingga hal tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan pengendara kendaraan bermotor cenderung dipersepsi rendah oleh responden penelitian yakni mahasiswa pejalan kaki, yang berarti bahwa perilaku pengendara kendaraan bermotor di sekitar kampus cenderung dinilai tidak mematuhi peraturan yang ada dan kurang memiliki toleransi terhadap pejalan kaki.

Tabel 12. Kategorisasi Skor Iklim Keselamatan

Kategori	Skor	Frekuensi	Persentase
Sangat rendah	$\bar{x} = 33,66$	4	6%
Rendah	$33,66 < \bar{x} = 42,06$	20	28%
Sedang	$42,06 < \bar{x} = 50,46$	27	38%
Tinggi	$50,46 < \bar{x} = 58,86$	17	24%
Sangat tinggi	$58,86 < \bar{x}$	2	3%
	Total	70	100%

Berdasarkan tabel di atas, sebagian besar responden berada di kategori sedang yakni sebanyak 27 mahasiswa. Selain itu, terdapat 4 mahasiswa berada dalam kategori sangat rendah, 20 mahasiswa termasuk dalam kategori rendah, 17 mahasiswa berada dalam kategori tinggi, dan 2 mahasiswa termasuk dalam kategori sangat tinggi. Hal tersebut menunjukkan bahwa iklim keselamatan responden mahasiswa pejalan kaki tergolong sedang, yang berarti bahwa ada

kecenderungan dimana kelancaran lalulintas di area kampus dan peranan rektorat dinilai sedang oleh mahasiswa pejalan kaki.

Tabel 13. Kategorisasi Skor Keselamatan Pejalan Kaki

Kategori	Skor	Frekuensi	Persentase
Sangat rendah	? = 44,41	4	6%
Rendah	44,41 < ? = 54,01	16	23%
Sedang	54,01 < ? = 63,61	31	44%
Tinggi	63,61 < ? = 73,21	16	23%
Sangat tinggi	73,21 < ?	3	4%
Total		70	100%

Berdasarkan tabel di atas, sebagian besar responden berada di kategori sedang yakni sebanyak 31 mahasiswa. Selain itu, terdapat 4 mahasiswa berada dalam kategori sangat rendah, 16 mahasiswa termasuk dalam kategori rendah, 16 mahasiswa berada dalam kategori tinggi, dan 3 mahasiswa termasuk dalam kategori sangat tinggi. Hal tersebut menunjukkan bahwa keselamatan mahasiswa pejalan kaki tergolong sedang, yang berarti bahwa ada kecenderungan dimana fasilitas bagi pejalan kaki di area kampus dinilai sedang oleh mahasiswa pejalan kaki, sehingga keselamatan pejalan kaki juga tergolong sedang.

Tabel 14. Kategorisasi Skor Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor

Kategori	Skor	Frekuensi	Persentase
Sangat rendah	? = 36,73	3	4%
Rendah	36,73 < ? = 45,13	19	27%
Sedang	45,13 < ? = 53,53	28	40%
Tinggi	53,53 < ? = 61,93	17	24%
Sangat tinggi	61,93 < ?	3	4%
	Total	70	100%

Berdasarkan tabel di atas, sebagian besar responden berada di kategori sedang yakni sebanyak 28 mahasiswa. Selain itu, terdapat 3 mahasiswa berada dalam kategori sangat rendah, 19 mahasiswa termasuk dalam kategori rendah, 17 mahasiswa berada dalam kategori tinggi, dan 3 mahasiswa termasuk dalam kategori sangat tinggi. Hal tersebut menunjukkan bahwa persepsi responden terhadap kepatuhan pengendara kendaraan bermotor tergolong sedang yang berarti bahwa ada kecenderungan dimana kepatuhan pengendara kendaraan bermotor terhadap peraturan di area kampus dan juga toleransi terhadap mahasiswa pejalan kaki dinilai sedang oleh para responden yakni mahasiswa pejalan kaki.

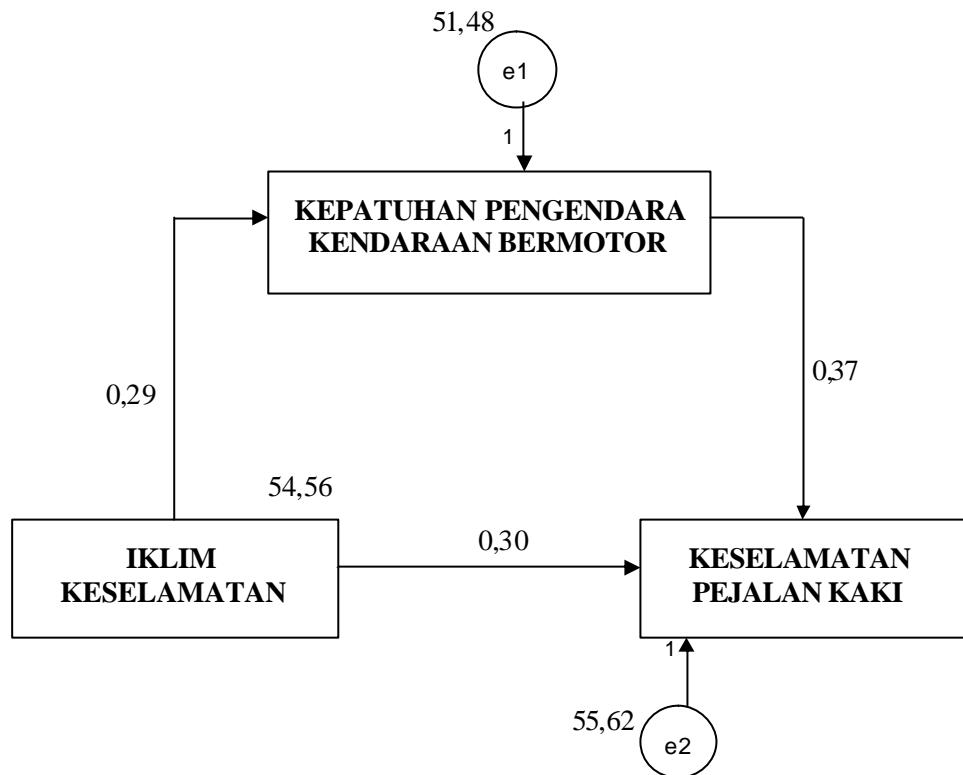
Tabel 15. Hasil Uji Normalitas

	Iklim Keselamatan	Keselamatan Pejalan Kaki	Kepatuhan Pengendara Kendaraan Bermotor
Kolmogorov-Smirnov Z	0,623	0,726	0,811
Signifikansi (p)	0,832	0,667	0,527

Uji normalitas digunakan untuk mengetahui apakah masing-masing variabel mengikuti kaidah kurva normal atau tidak. Uji normalitas dilakukan dengan formulasi *One Sample Kolmogorov-Smirnov Test*. Jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 ( $p > 0,05$ ) maka sebaran data tersebut normal, sedangkan jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 ( $p < 0,05$ ) maka sebaran data tersebut tidak normal.

Berdasarkan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa sebaran data masing-masing variabel bersifat normal (Lampiran F, halaman 109). Sebaran data variabel Iklim Keselamatan memiliki nilai KS-Z sebesar 0,623 dengan signifikansi 0,832 ( $p > 0,05$ ), sedangkan sebaran data pada variabel Keselamatan Pejalan Kaki memiliki nilai KS-Z sebesar 0,726 dengan signifikansi 0,667 ( $p > 0,05$ ), dan sebaran data pada variabel Kepatuhan pengendara Kendaraan Bermotor memiliki nilai KS-Z sebesar 0,811 dengan signifikansi 0,527 ( $p > 0,05$ ).

Uji linearitas juga dilakukan, yang bertujuan untuk mengetahui apakah pengaruh antara variabel independen dengan variabel dependen bersifat linear, yakni jika nilai satu variabel meningkat maka variabel lain juga akan meningkat. Pengaruh dikatakan linear jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 ( $p > 0,05$ ), sehingga jika nilai signifikansi lebih kecil dari 0,05 ( $p < 0,05$ ) maka pengaruh dikatakan tidak linear (Lampiran G, halaman 111). Nilai signifikansi ( $p$ ) sebesar 0,981 sehingga dapat disimpulkan bahwa pengaruh iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki bersifat linear.



Gambar 2. Diagram analisis uji hipotesis

Dari diagram diatas, hasil analisis yang menggunakan *Structural Equation Modelling* (SEM) dengan program *AMOS 16.0 for Windows* menunjukkan bahwa:

1. Pengaruh langsung antara iklim keselamatan (variabel independen) terhadap keselamatan pejalan kaki (variabel dependen) adalah sebesar 0,30.

2. Pengaruh langsung antara iklim keselamatan (variabel independen) terhadap kepatuhan pengendara kendaraan bermotor (variabel mediator) adalah sebesar 0,29.
3. Pengaruh langsung antara kepatuhan pengendara kendaraan bermotor (variabel mediator) terhadap keselamatan pejalan kaki (variabel dependen) adalah sebesar 0,37.

Berdasarkan hasil *standardized direct effects*, *standardized indirect effects*, dan *standardized total effects* (Lampiran H, halaman 113), penjelasan dapat dikemukakan sebagai berikut.

1. *Standardized direct effects* iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki sebesar 0,30 dengan  $p= 0,01$ . Hasil tersebut menunjukkan bahwa iklim keselamatan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap keselamatan pejalan kaki sebesar 0,30 (30%).
2. *Standardized direct effects* iklim keselamatan terhadap penilaian kepatuhan pengendara kendaraan bermotor sebesar 0,29 dengan  $p= 0,01$ . Hasil tersebut menunjukkan bahwa iklim keselamatan berpengaruh secara positif dan signifikan terhadap kepatuhan pengendara kendaraan bermotor sebesar 0,29 (29%).
3. *Standardized direct effects* penilaian kepatuhan pengendara kendaraan bermotor terhadap keselamatan pejalan kaki sebesar 0,37 dengan  $p=0,00$ . Hasil tersebut menunjukkan bahwa kepatuhan pengendara kendaraan bermotor berpengaruh

secara positif dan signifikan terhadap keselamatan pejalan kaki sebesar 0,37 (37%).

4. *Standardized indirect effects* iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki melalui mediator kepatuhan pengendara kendaraan bermotor sebesar 0,11. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengaruh secara tidak langsung iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki adalah sebesar 0,11 (11 %) setelah melalui mediator.
5. *Standardized total effects* iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki melalui mediator kepatuhan pengendara kendaraan bermotor sebesar 0,41. Hasil tersebut menunjukkan bahwa pengaruh total iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki adalah sebesar 0,41 (41%).

Adanya peningkatan besar pengaruh setelah melalui variabel mediator menunjukkan bahwa kepatuhan pengendara kendaraan bermotor sebagai variabel mediator berpengaruh dalam meningkatkan pengaruh iklim keselamatan terhadap keselamatan pejalan kaki. Hasil dari masing-masing pengaruh antar variabel menunjukkan angka yang positif, sehingga hipotesis pertama yang menyatakan bahwa iklim keselamatan memiliki pengaruh positif terhadap keselamatan pejalan kaki diterima, dan hipotesis kedua yang menyatakan bahwa iklim keselamatan memiliki pengaruh positif terhadap keselamatan pejalan kaki dengan mengendalikan kepatuhan pengendara kendaraan bermotor diterima.

## B. Pembahasan

Iklim keselamatan di jalan raya bertujuan untuk menimbulkan kelancaran berlalulintas dan meningkatkan keselamatan berkendara. Adanya kesamaan perilaku antar pengendara tersebut juga bertujuan agar pengguna jalan lain, yang dalam penelitian ini dikhususkan adalah pejalan kaki, terjamin keselamatannya sebagai salah satu pengguna jalan yang rawan mengalami insiden atau kecelakaan lalulintas. Lebih spesifiknya, perilaku berkendara yang dimaksud adalah perilaku yang terkait dengan kecepatan pengendara dalam berkendara dan mematuhi rambu-rambu lalulintas. Hal tersebut sesuai dengan apa yang dijelaskan oleh Achterberg (2006) yakni kecelakaan dapat dihindari dan keselamatan dapat dicapai jika pengendara kendaraan bermotor mematuhi batas kecepatan yang terdapat pada rambu-rambu di jalan raya.

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, pejalan kaki merupakan pengguna jalan dengan kemungkinan yang besar untuk mengalami insiden atau kecelakaan lalulintas dengan melibatkan pengendara kendaraan bermotor. Adanya kemungkinan tersebut terkait dengan ada tidaknya fasilitas dari pemerintah bagi pejalan kaki, sehingga dengan adanya fasilitas bagi pejalan kaki dapat menjadi bentuk konkrit peran pemerintah dalam meningkatkan keselamatan pejalan kaki. Fasilitas tersebut antara lain dapat berupa trotoar, marka penyeberangan jalan, dan rambu-rambu bagi pejalan kaki. Trotoar bagi pejalan kaki tidak hanya menjadi tempat berjalan, namun juga menjadi pemisah antara arus pejalan kaki dalam berjalan dengan lalu lalang kendaraan bermotor di jalan. Trotoar dalam fungsinya sebagai pemisah memiliki

desain yang mempunyai ukuran baku yakni memiliki lebar minimal 1,5 meter dan harus memiliki jalur tanaman dengan lebar minimal 0,6 meter. Adanya jalur tanaman berfungsi sebagai pembatas antara pejalan kaki dengan kendaraan yang berada di tepi jalan, sehingga pejalan kaki dapat secara aman dan nyaman berjalan kaki (Bowman, Fruin, & Zeeger, 1992).

Penelitian yang mengambil lokasi di area kampus menunjukkan bahwa lingkungan sekitar memiliki pengaruh terhadap keselamatan mahasiswa pejalan kaki. Hasil analisis menunjukkan bahwa iklim keselamatan memiliki pengaruh langsung terhadap keselamatan pejalan kaki yakni sebesar 0,30 yang kemudian meningkat menjadi 0,41 setelah melalui kepatuhan pengendara kendaraan bermotor. Hasil analisis tersebut sesuai dengan hasil penelitian Clifton dan Kreamer-Fults (2007) yang menjelaskan bahwa aktivitas pejalan kaki tergantung dari lingkungan di sekitarnya terutama mengenai karakteristik lokasi dan mobilitas kendaraan.

Dari deskripsi hasil analisis data penelitian yang telah dijabarkan sebelumnya, juga dapat dilihat bahwa variabel mediator memiliki pengaruh untuk merubah nilai hasil data penelitian, sehingga harus dikendalikan. Pengaruh variabel independen terhadap variabel mediator adalah sebesar 0,29 dan signifikan, sedangkan pengaruh variabel mediator terhadap variabel dependen adalah sebesar 0,37 dan signifikan. Hal tersebut sesuai dengan penjelasan Baron dan Kenny (1986) yang menekankan bahwa variabel mediator memiliki peran untuk merubah besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Penjelasan tersebut diperkuat oleh Diekhoff (1992) yang menjelaskan bahwa variabel mediator harus dikendalikan karena memiliki

kemungkinan merubah besar dan signifikansi pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

Kedua penjelasan diatas juga diperkuat oleh penjelasan yang dikemukakan oleh Field (2000) yakni besar variabel dependen sangat dipengaruhi oleh kombinasi dari beberapa variabel yang masing-masing variabel tersebut juga memiliki besar pengaruh terhadap variabel dependen. Berbagai penjelasan mengenai pengaruh variabel mediator tersebut selaras dengan hasil penelitian yang dilakukan oleh Hofmann dan Mark (2006) yakni pengaruh iklim keselamatan terhadap kesalahan pengobatan dan munculnya sakit pada perawat memiliki hasil yang signifikan setelah mengendalikan kompleksitas kondisi pasien.

## **BAB V**

### **KESIMPULAN DAN SARAN**

#### **A. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil uji hipotesis dan pembahasan, maka dari penelitian ini dapat disimpulkan bahwa:

1. Iklim keselamatan dalam berlalulintas memiliki pengaruh positif terhadap keselamatan pejalan kaki.
2. Iklim keselamatan dalam berlalulintas memiliki pengaruh positif terhadap kepatuhan pengendara kendaraan bermotor.
3. Kepatuhan pengendara kendaraan bermotor memiliki pengaruh positif terhadap keselamatan mahasiswa pejalan kaki
4. Variabel mediator yakni kepatuhan pengendara kendaraan bermotor berperan dalam merubah besar variabel independen yakni pengaruh iklim keselamatan terhadap variabel dependen yakni keselamatan pejalan kaki.

#### **B. Saran**

Berdasarkan kesimpulan penelitian, peneliti mengajukan beberapa saran antara lain:

1. Bagi mahasiswa pejalan kaki

Mahasiswa pejalan kaki hendaknya lebih memperhatikan keselamatan diri dengan lebih memperhatikan lingkungan sekitar ketika berjalan kaki ataupun

ketika menyeberang jalan, karena pejalan kaki rawan mengalami kecelakaan lalulintas terkait dengan perilaku pengendara kendaraan bermotor.

## 2. Bagi pengendara kendaraan bermotor

Pengendara kendaraan bermotor hendaknya lebih mematuhi peraturan yang terdapat pada rambu-rambu lalulintas. Selain sebagai bentuk upaya meningkatkan iklim keselamatan, kepatuhan tersebut juga bertujuan agar keselamatan antar pengguna jalan tercapai sehingga kecelakaan dapat dihindari.

## 3. Bagi Pemerintah Propinsi DIY

Pemerintah Propinsi DIY melalui instansi yang bertanggungjawab pada kelancaran transportasi hendaknya memperbanyak sekaligus merawat fasilitas bagi pengguna jalan yakni bagi pengendara kendaraan bermotor, pengendara kendaraan tidak bermotor, dan pejalan kaki. Selain itu, harus ada pengawasan serta sanksi yang tegas terhadap pelanggar rambu-rambu lalulintas. Hal tersebut bertujuan agar kelancaran berlalulintas dapat terwujud, iklim keselamatan berlalulintas dapat meningkat, dan target *zero accident* tercapai.

## 4. Bagi peneliti selanjutnya

Peneliti yang mengkaji fenomena sosial mengenai transportasi dan topik-topik lain yang terkait hendaknya juga menggunakan metode kualitatif sebagai penguatan data yang telah didapat melalui metode kuantitatif. Metode kualitatif mampu menggali dinamika psikologis masing-masing subyek sehingga data yang diperoleh dari kombinasi kedua metode tersebut akan menjadi lebih luas dan juga lebih mendalam.

## Daftar Pustaka

- Achterberg, F. (2006). *Raising compliance with road safety law*. Brussels: European Transport Safety Council. [http://www.etsc.eu/documents/PIN\\_Report.pdf](http://www.etsc.eu/documents/PIN_Report.pdf) - diakses pada tanggal 07 September 2009.
- American Psychological Association. (2010). *Publication manual of the American Psychological Association*. Sixth Edition. Washington DC: American Psychological Association.
- Azwar, S. (1998). *Metode penelitian*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Azwar, S. (2009). *Penyusunan skala psikologi*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Baron, R. A., & Byrne, D. (1997). *Social psychology*. Boston: Allyn and Bacon.
- Baron, R. M., & Kenny, D. A. (1986). The moderator-mediator variable distinction in social psychological research: conceptual, strategic, and statistical considerations. *Journal of Personality and Social Psychology*, 51 (6), 1173-1182.
- Bowman, B. C., Fruin, J. J., & Zeeger, C.V. (1992). *Handbook of planning, design, maintenance of pedestrian facilities*. Federal Highway Administration. [http://www.dot.state.fl.us/safety/ped\\_bike/handbooks\\_and\\_research/ped06\\_1.pdf](http://www.dot.state.fl.us/safety/ped_bike/handbooks_and_research/ped06_1.pdf) - diakses pada tanggal 24 Oktober 2009 [http://www.dot.state.fl.us/safety/ped\\_bike/handbooks\\_and\\_research/ped16\\_e.pdf](http://www.dot.state.fl.us/safety/ped_bike/handbooks_and_research/ped16_e.pdf) - diakses pada tanggal 24 Oktober 2009. [http://www.dot.state.fl.us/Safety/ped\\_bike/handbooks\\_and\\_research/ped12\\_15.pdf](http://www.dot.state.fl.us/Safety/ped_bike/handbooks_and_research/ped12_15.pdf) - diakses pada tanggal 24 Oktober 2009.
- Clarke, S. (2006). Safety climate in an automobile manufacturing plant, the effect of job communication and safety attitudes on accidents and unsafe behavior. *Personnel Review*, 35 (4), 413-430.
- Clifton, K. J., & Kreamer-Fults, K. (2007). An examination of the environmental attributes associated with pedestrian-vehicular crashes near public schools. *Accident Analysis and Prevention*, 39, 708-715.

- Diekhoff, G. (1992). *Statistics for the social and behavioral sciences: Univariate, bivariate, multivariate*. IA: Wm. C. Brown Publishers.
- Elliott, M. A., Armitage, C. J., & Baughan C. J. (2003). Drivers compliance with speed limits: An Application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 88, 964-972.
- Evans, B., Glendon, A. I., & Creed, P. A. (2007). Development and initial validation of an Aviation Safety Climate Scale. *Journal of Safety Research*, 38, 675-682.
- Field, A. (2000). *Discovering statistics using SPSS for Windows. Advanced techniques for the beginner*. London: Sage Publications Ltd.
- Fitzpatrick, K., Turner, S., Brewer, M., Carlson, P., Ullman B., Trout, N., *et al.* (2006). *Improving pedestrian safety at unsignalized crossings*. Washington DC: Transportation Research Board. [http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/nchrp/nchrp\\_rpt\\_562.pdf](http://onlinepubs.trb.org/Onlinepubs/nchrp/nchrp_rpt_562.pdf) - diakses pada tanggal 02 Agustus 2009.
- Ghozali, I. (2008). *Model persamaan struktural. Konsep dan aplikasi dengan program AMOS 16.0*. Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Hofmann, D. A., & Mark, B. (2006). An investigation of the relationship between safety climate and medication errors as well as other nurse and patient outcomes. *Personnel Psychology*, 59, 847-869.
- Lee, H. C., Lee, A. H., Cameron, D., & Li-Tsang, C. (2003). Using a driving simulator to identify older drivers at inflated risk of motor vehicle crashes. *Journal of Safety Research*, 34, 453-459.
- Lu, C. S., & Shang, K. C. (2005). An empirical investigation of safety climate in container terminal operators. *Journal of Safety Research*, 36, 297-308.
- Manstead, A. S. R., & Hewstone, M. (1996). *The Blackwell encyclopedia of social psychology*. Oxford: Blackwell Publishers Ltd.
- Mead, N. L. (2007). *Encyclopedia of social psychology*. SAGE Publications. [http://sage-ereference.com/socialpsychology/Article\\_n96.html](http://sage-ereference.com/socialpsychology/Article_n96.html) - diakses pada tanggal 03 September 2009.

- New Jersey Driving Manual. (2007). *Defensive Driving*. [http://www.state.nj.us/mvc/pdf/Licenses/Driver%20Manual/Chapter\\_5.pdf](http://www.state.nj.us/mvc/pdf/Licenses/Driver%20Manual/Chapter_5.pdf) - diakses pada tanggal 08 Maret 2009.
- Peden, M. *et al.* (2004). *World report on road traffic injury prevention*. Geneva: World Health Organization.
- Pucher, J., & Dijkstra, L. (2003). Promoting safe walking and cycling to improve public health: Lessons from the Netherlands and Germany. *American Journal of Public Health, 93*, 1509-1516.
- Ratnasari, W. G. P. (2006). Kedisiplinan berlalulintas ditinjau dari perilaku adaptif dan penilaian terhadap ketertiban berlalulintas di Mataram, Nusa Tenggara Barat. *Naskah Publikasi*. Yogyakarta: Sekolah Pascasarjana Universitas Gadjah Mada.
- Rieser, J. J., Hill, E. W., Talor, C. R., & Bradfield, A. (1992). Visual experience, visual field size, and the development of nonvisual sensitivity to the spatial structure of outdoor neighborhoods explored by walking. *Journal of Experimental Psychology: General, 121*, 210-221.
- Quimby, A. (2001). *Teaching children in developing countries to be safe road users*. UK: TRL Limited. [http://www.transportlinks.org/transport\\_links/filearea/publications/1\\_768\\_Pa3739.pdf](http://www.transportlinks.org/transport_links/filearea/publications/1_768_Pa3739.pdf) – diakses pada tanggal 31 Juli 2009.
- Tolley, R. (2003). *Providing for pedestrians: Principles and guidelines for improving pedestrian access to destinations and urban spaces*. Victoria: Departments of Infrastructures. [http://www.livingstreets.org.nz/pdf/providing\\_for\\_pedestrians.pdf](http://www.livingstreets.org.nz/pdf/providing_for_pedestrians.pdf) - diakses pada tanggal 18 Maret 2009.
- Tom, A., Auberlet, J. M., & Bremond, R. (2007). *Perceptive and cognitive process in pedestrian decision making: How do pedestrian cross at intersection?*. ICTCT Extra Workshop, Beijing. [http://www.ictct.org/dlObject.php?Document\\_nr=532&/1\\_4Tom44\\_54.pdf](http://www.ictct.org/dlObject.php?Document_nr=532&/1_4Tom44_54.pdf) – diakses pada tanggal 08 Juli 2009.
- Transportation Alternatives. (2009). *From chaos to compliance: How the NYPD can grasp New York city's traffic safety problems*. [http://www.transalt.org/files/newsroom/reports/2009/Chaos\\_to\\_Compliance.pdf](http://www.transalt.org/files/newsroom/reports/2009/Chaos_to_Compliance.pdf) – diakses pada tanggal 07 September 2009.

- U.S. Department of Transportation. (1999). *Research, development, and implementation of pedestrian safety facilities in the United Kingdom*. Federal Highway Administration. <http://www.tfhrc.gov/safety/pedbike/pubs/99089.pdf> - diakses pada tanggal 02 Agustus 2009.
- U.S. Department of Transportation. (2000). *The effects of innovative pedestrian signs at unsignalized locations: A tale of three treatments*. Federal Highway Administration. <http://www.tfhrc.gov/safety/pedbike/pubs/00-098.pdf> - diakses pada tanggal 08 Juli 2009.
- U.S. Department of Transportation. (2004). *Pedestrian safety at intersections*. Federal Highway Administration. Institute of Transportation Engineers. <http://www.ite.org/library/IntersectionSafety/Pedestrians.pdf> - diakses pada tanggal 27 April 2009.
- U.S. Department of Transportation (2008). *National pedestrian crash report*. National Highway Traffic Safety Administration. <http://www.nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/810968.PDF> - diakses pada tanggal 07 Juli 2009.
- Widhiarso, W. (2008). *Analisis peranan mediator melalui SPSS*. [http://elisa.ugm.ac.id/files/wahyu\\_psy/NJdFyjGv/Analisis%20Peranan%20Mediator%20Mela lui%20SPSS%20-%20Wahyu.pdf](http://elisa.ugm.ac.id/files/wahyu_psy/NJdFyjGv/Analisis%20Peranan%20Mediator%20Mela lui%20SPSS%20-%20Wahyu.pdf) - diakses pada tanggal 21 Maret 2010.
- Wiegmann, D. A., Zhang, H., von Thaden, T., Sharma, G., & Mitchell, A. (2002). *A synthesis of safety culture and safety climate research*. Aviation Research Lab Institute of Aviation <http://www.humanfactors.uiuc.edu/Reports&PapersPDFs/TechReport/02-03.pdf> - diakses pada tanggal 09 September 2009.
- Zohar, D. (2003). *Handbook of occupational health psychology*. Washington DC: American Psychological Association.