

PENGARUH USIA, PENDIDIKAN DAN BUDAYA TERHADAP KEPATUHAN LALU LINTAS DI WILAYAH HUKUM POLRES JEPARA

Dwi Agung Nugroho Arianto¹⁾, Samsul Arifin²⁾

¹Fakultas Ekonomi dan Bisnis, UNISNU Jepara
email: goeng_nugroho@yahoo.co.id.

²Fakultas Ekonomi dan Bisnis, UNISNU Jepara
email: bos.trio@yahoo.com

Abstract

This study aims to (1) measure and test the effect of age on the compliance of traffic, (2) measure and test the effect of public education on the compliance of traffic, (3) measure and test the effect of culture on adherence traffic, and (4) measure and examine the influence of age, education and culture together to compliance of traffic. Population in this research is the driver of motor vehicles in the district of Jepara offenses in 2012 as many as 27 223 motorists. While the sample in this study amounted to 400 people. Based on the results of the t test (t-test) can be concluded: (1) the age variable significant effect on traffic in the area of legal compliance Jepara Police. Results $t_{hitung} > t_{table}$ ($13.198 > 1.645$), so the hypothesis is accepted. Means the adult or mature age of the rider, the rider will improve adherence to traffic regulations. (2) public education variables significantly influence adherence traffic, hypothesis testing value $t_{hitung} > t_{table}$ ($12.844 > 1.645$). This means that the higher the education level of the riders, it will affect people's level of compliance with traffic regulations. (3) cultural variables significantly influence adherence traffic. A hypothesis test results showed $t_{hitung} > t_{table}$ ($18.868 > 1.645$). This means that the person (rider) has a good culture in the drive, it will affect to the improvement of the public to comply with traffic regulations. (4) The variables of age, education and culture together significant effect on adherence traffic. With the value of the hypothesis test showed $F_{hitung} > F_{table}$ ($262.889 > 2.996$). It means that the adult age, higher education and culture are both together in a positive influence on the community in complying with traffic.

Keywords: *Age, Education, Culture and Compliance*

A. PENDAHULUAN

Lalu lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah yang berskala nasional yang berkembang seiring dengan perkembangan masyarakat.

Terjadinya kecelakaan lalu lintas di jalan terkait dengan beberapa permasalahan antara lain kesadaran masyarakat akan tertib berlalu lintas masih kurang. Hal ini terlihat dari makin tingginya pelanggaran lalu lintas, yang berdasar pada data kepolisian makin tahun jumlahnya meningkat. Hal yang lain adalah makin turunnya disiplin pengemudi dengan

pelanggaran surat-surat, rambu/marka, muatan, dan perlengkapan jalan. Biasanya kejadian kecelakaan akan didahului pelanggaran-pelanggaran tersebut. Berbagai kecelakaan yang terjadi menyebabkan pemerintah mengeluarkan berbagai kebijakan untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas.

Berdasar pada data, faktor dominan penyebab kecelakaan lalu lintas lebih dari 85% disebabkan oleh faktor manusia. Antara lain disebabkan pengemudi yang melanggar rambu batas kecepatan, melanggar marka, lalai/mabuk, kurang antisipasi, mengambil jalan orang lain, manyalip dari kiri. Sedangkan penyebab lain yang mempengaruhi pengemudi sehingga terjadi kecelakaan adalah budaya masyarakat berkenaan dengan mental/disiplin, kesehatan

(lelah/mengantuk), pendidikan dan ekonomi (sistem setoran/gaji). Faktor pengemudi yang paling dominan menyebabkan terjadi kecelakaan lalu lintas, yaitu kesalahan pengemudi sewaktu mendahului kendaraan lain.

Salah satu upaya yang dilaksanakan oleh pemerintah adalah dengan melakukan revisi terhadap Undang-Undang lalu lintas nomor 14 tahun 1992 dengan Undang-Undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Salah satu hal baru yang terdapat Undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan adalah larang penggunaan telepon seluler saat mengendarai kendaraan bermotor. Berbagai kecelakaan yang terjadi salah satu penyebabnya adalah penggunaan telepon seluler saat berkendara. Namun berbagai kecelakaan terjadi tidak membuat takut para pengendara khususnya para generasi muda yang sering kita lihat berkendara sambil menggunakan telepon seluler.

Data Polri menunjukkan angka kematian di jalan mencapai tiga orang setiap jam pada tahun 2013. Sebagian besar korban yakni dari usia produktif. Tingginya angka kematian akibat kecelakaan lalu lintas disebabkan banyak faktor. Hal yang menjadi sorotan adalah pengendara yang tidak berkendara dengan disiplin, masih banyak yang berkendara dalam keadaan menggunakan obat-obatan, masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak memakai helm.

Seiring meningkatnya pendidikan dan kualitas sumber daya manusia yang dimiliki memunculkan dampak yang cukup signifikan di bidang lalu lintas. Dengan meningkatnya kualitas sumber daya manusia, maka akan meningkat pula tingkat mobilitas masyarakat Jepara.

Adanya perkembangan teknologi di bidang transportasi yang terus menerus semakin menambah jumlah kendaraan di jalan raya sehingga berpengaruh terhadap masyarakat di perkotaan dalam hal meningkatnya mobilitas masyarakat dalam berlalu lintas, baik dengan kendaraan bermotor, pribadi ataupun angkutan umum. Perilaku dan budaya pun cenderung berubah karena masyarakat lebih agresif, perilaku pengguna kendaraan bermotor yang seenaknya sendiri di jalan raya dapat

menyebabkan stres dan berujung pada perilaku agresif yang dapat berakibat terjadinya kecelakaan di jalan raya, karena transportasi mencakup berbagai bidang kehidupan yang saling berhubungan erat dengan perilaku mengemudi. Perubahan yang terjadi ini berdampak pada tata cara individu dalam mengemudikan kendaraannya.

Banyak sekali dijumpai permasalahan yang berkaitan dengan pelanggaran hukum, mulai dari yang ringan hingga yang berat. Pelanggaran ringan yang kerap terjadi dalam permasalahan lalu lintas adalah seperti tidak memakai helm, menerobos lampu merah, tidak memiliki SIM atau STNK, tidak menghidupkan lampu pada siang hari, dan bonceng tiga dianggap sudah membudaya di kalangan masyarakat dan anak-anak sekolah. Pelanggaran lalu lintas seperti itu dianggap sudah menjadi kebiasaan bagi masyarakat pengguna jalan, sehingga tiap kali dilakukan operasi tertib lalu lintas di jalan raya oleh pihak yang berwenang, maka tidak sedikit yang terjaring kasus pelanggaran lalu lintas dan tidak jarang juga karena pelanggaran tersebut kerap menimbulkan kecelakaan lalu lintas. Akan tetapi walaupun sudah ditertibkan masyarakat seolah tidak merasa kapok dan jera untuk mengulangi kesalahan tersebut. Seakan akan pelanggaran lalu lintas seperti tersebut di atas sudah membudaya di kalangan masyarakat khususnya wilayah Jepara.

Pelanggaran-pelanggaran tersebut sering terjadi dikarenakan seolah-olah hal tersebut telah menjadi budaya di kalangan para pengguna kendaraan bermotor, selain itu kurangnya pendidikan di bidang kepatuhan lalu lintas yang dimiliki para pengendara baik pengendara kendaraan umum maupun pribadi juga turut andil dalam terjadinya pelanggaran-pelanggaran yang terjadi. Banyak diantara para pengemudi kendaraan bermotor yang memiliki latar belakang pendidikan yang tak lebih dari Sekolah Menengah Pertama, padahal di tingkat pendidikan Menengah Pertama pendidikan tentang lalu lintas masih terhitung sangat minim.

Menurut data statistik Satuan Lalu Lintas Polres Jepara, di Jepara angka pelanggaran lalu lintas pada tahun 2012 mengalami peningkatan

sekitar 12% daripada tahun sebelumnya. Pada tahun 2011 angka pelanggaran di Jepara berjumlah 24.266 dengan rata-rata setiap bulanya sekitar 2.022 pelanggaran. 79% diantara pelanggaran yang terjadi di tahun 2011 adalah pelanggaran yang dilakukan oleh kendaraan roda 2 dan sisanya yaitu sebesar 21% adalah pelanggaran yang dilakukan kendaraan roda 4. Pada tahun 2012 jumlah itu meningkat sebesar sekitar 12% menjadi 27.223 atau rata-rata 2.269 pelanggaran setiap bulan. Dengan 85% nya adalah pelanggaran oleh kendaraan roda 2 dan sisanya sebesar 15% adalah pelanggaran oleh kendaraan roda 4. Jumlah tersebut didominasi oleh pengendara dengan range usia 21-30 tahun yakni sebesar 43%, dan 28% berumur antara 17-20 tahun, sedangkan usia 31-50 tahun sebesar 20%, kemudian umur < 16 tahun sebesar 6%, dan sisanya sebesar 3% oleh pengendara berumur > 50 tahun. Dapat dilihat dalam bentuk diagram batang sebagai berikut:

Diagram 01
Usia Pelanggaran Lalu Lintas Roda 4 Tahun 2012

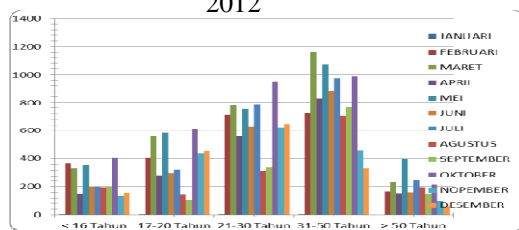
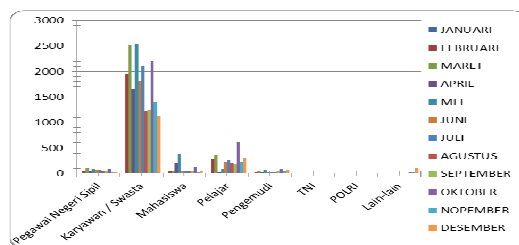


Diagram 02
Profesi Pelanggaran Lalu Lintas Kendaraan Roda 4 Tahun 2012



Pelanggaran-pelanggaran yang terjadi kebanyakan dilakukan oleh pegawai swasta

yakni sebesar 55% dari total rata-rata pelanggaran yang terjadi, disusul oleh kalangan pelajar sebesar 15%, lalu pengendara lain-lain sebesar 14%. Sedangkan pelanggaran yang dilakukan kalangan mahasiswa adalah sebesar 8%, sisanya 5% dilakukan oleh PNS dan 3% dilakukan oleh supir. Sementara kendaraan yang paling sering terlibat dalam pelanggaran lalu lintas adalah kendaraan roda dua, yaitu sekitar 75%, sedangkan kendaraan roda empat hanya 20%, untuk kendaraan umum seperti bus hanya 3%, dan sisanya 2% melibatkan mobil bermuatan.

Selain tindakan penertiban, tindakan preventif berupa pencegahan juga perlu dilakukan, salah satunya dengan cara memberikan pengetahuan dan pendidikan tentang tata cara berkendara yang aman melalui kegiatan seperti seminar, lokakarya dan lain sebagainya. Dan juga menanamkan budaya berkendara yang aman dan menghilangkan budaya berkendara yang tidak memenuhi standar keamanan.

Pelanggaran-pelanggaran lalu lintas ini terjadi tidak lepas dari usia pengguna lalu lintas, kurangnya pendidikan yang dimiliki para pengendara dan juga karena tindakan-tindakan tersebut seolah telah mendarah daging dan membudaya di kalangan masyarakat. Mulai dari anak-anak, remaja, bahkan para orang tua seakan sudah terbiasa dan tidak merasa takut dan bersalah dalam melakukan tindakan pelanggaran lalu lintas. Dari uraian latar belakang, maka penelitian ini bertujuan (1) untuk menguji apakah terdapat pengaruh usia terhadap kepatuhan lalu lintas, (2) menguji apakah terdapat pengaruh pendidikan masyarakat terhadap kepatuhan lalu lintas, (3) menguji apakah terdapat pengaruh budaya masyarakat terhadap kepatuhan lalu lintas, (4) untuk menguji apakah terdapat pengaruh usia, pendidikan dan budaya masyarakat terhadap kepatuhan lalu lintas.

Kendaraan bermotor merupakan alat transportasi yang paling populer di kebanyakan negara Asia dan negara berkembang (Zargar & Karbakhsh, 2006) termasuk Indonesia. Saat ini di Indonesia populasi sepeda motor merupakan yang terbanyak dibandingkan kendaraan bermotor lainnya dengan jumlah pada tahun

2011 sebanyak 69.204.675 unit. Peningkatan jumlah sepeda motor sejalan dengan peningkatan tingkat kecelakaan pengguna sepeda motor. Selama tahun 2011, tercatat terjadi 147.391 kecelakaan yang melibatkan sepeda motor dan angka ini meningkat dari tahun sebelumnya yakni 140.277 kecelakaan atau mengalami kenaikan sebanyak lima persen (Korps Lalu Lintas Polri, 2012).

B. KAJIAN LITERATURE DAN PENGEMBANGAN HIPOTESA

Secara teoritik, penyebab kecelakaan lalu lintas jalan raya, termasuk kecelakaan sepeda motor dapat diklasifikasikan dalam empat faktor. Keempat faktor penyebab tersebut adalah kelalaian pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayakan jalan, dan lingkungan (UU RI No. 22 Tahun 2009). Dalam kenyataannya, kecelakaan lalu lintas dapat terjadi karena salah satu dari keempat faktor tersebut ataupun karena kombinasi dari dua faktor atau lebih. Hasil penelitian yang dilakukan oleh Treat dkk menunjukkan bahwa faktor kesalahan manusia secara mandiri menjadi faktor penyebab 57% dari kecelakaan lalu lintas yang terjadi. Selanjutnya, sebagian besar kecelakaan lalu lintas yang disebabkan manusia atau pengemudi terjadi karena pelanggaran pengemudi terhadap peraturan lalu lintas (Arumeswari & Bhinnety, 2009; Vafae-Najar, dkk., 2010).

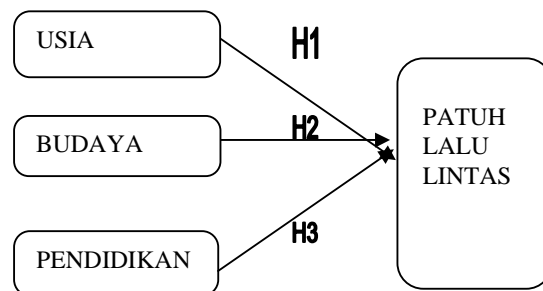
Sesuai hasil observasi awal di Jepara, ternyata banyak pengendara motor di Jepara yang cenderung mengabaikan keamanan di jalan raya, mulai dari anak-anak sekolah yang belum cukup umur untuk mengemudikan kendaraan bermotor yang sudah membudaya dan mendapat ijin mengemudikan kendaraan bermotor dari orang tuanya, hingga para remaja dan pengemudi angkutan umum yang ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan bermotor. Selain usia yang belum cukup umur, pendidikan yang rendah serta budaya lingkungan ternyata mempengaruhi tingkat kepatuhan masyarakat Jepara dalam mengendarai kendaraan bermotor.

Oleh karena itu dalam penelitian ini memfokuskan pada variabel usia, pendidikan dan budaya untuk melihat tingkat kepatuhan

masyarakat dalam berkendara. Untuk itu hipotesis dalam penelitian ini adalah:

- H₁ : Ada pengaruh usia terhadap tingkat kepatuhan lalu lintas.
- H₂ : Ada pengaruh budaya terhadap tingkat kepatuhan lalu lintas.
- H₃ : Ada pengaruh pendidikan terhadap tingkat kepatuhan lalu lintas.
- H₄ : Ada pengaruh usia, pendidikan, dan budaya terhadap tingkat kepatuhan lalu lintas.

Untuk mengetahui tingkat kepatuhan masyarakat pengguna jalan raya yang dipengaruhi budaya dan pendidikan maka dibuatlah suatu kerangka pemikiran. Usia, budaya, dan pendidikan sebagai variabel bebas (variabel independen), sedangkan kepatuhan lalu lintas di wilayah hukum Polres Jepara adalah variabel terikat (variabel dependen), maka pengaruh dari variabel terikat dan variabel bebas tersebut digambarkan dalam kerangka pemikiran sebagai berikut:



Sumber: Dikembangkan dari Teori Kinerja Gibson (2008)

Gambar 1
Kerangka Pikir

C. METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif, yaitu penelitian yang menekankan analisisnya pada data-data angka yang diolah dengan metode statistika tertentu (Azwar, 1998: 5). Penelitian ini menggunakan metode survey. Menurut Frankel dalam Wallen, 1990 (dalam Farok Oktora dan Djaali, 2005: 64) penelitian survey merupakan penelitian dengan mengumpulkan informasi dari suatu sampel dengan menanyakan melalui angket, atau

interview upaya nantinya menggambarkan berbagai aspek dari populasi.

Dalam penelitian ini penulis menentukan populasi penelitian adalah para pengendara kendaraan bermotor yang melakukan pelanggaran pada tahun 2012 sebanyak 27.223 pengendara. Sedangkan sampelnya berjumlah 400 orang, diambil menggunakan perhitungan rumus slovin.

Penelitian ini menggunakan tiga variabel bebas dan satu variabel terikat. Variabel bebas adalah usia, pendidikan dan budaya, sedangkan variabel terikat adalah kepatuhan lalu lintas. Indikator variabel usia dalam penelitian ini adalah tingkah laku, pengalaman yang diperoleh, kematangan mental, kematangan intelektual. Sedangkan indikator variabel pendidikan adalah pembinaan nilai, pengendalian emosi, pengendalian jiwa, rasionalitas, dan perilaku. Indikator variabel budaya adalah identitas dan citra suatu masyarakat, keyakinan tentang jarak kekuasaan, penghindaran ketidakpastian, kolektivisme, maskulinitas, orientasi terhadap waktu, dipelajari. Indikator variabel kepatuhan lalu lintas dalam penelitian adalah patuh, ketaatan, didorong oleh kepentingan pribadi, komitmen, moralitas, aturan hukum dan sangsi.

Berdasarkan cara memperolehnya, data dapat dibedakan menjadi dua, yaitu data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh secara langsung dari lapangan penelitian, sedangkan data sekunder adalah data yang berasal dari dokumen-dokumen yang berkaitan dengan penelitian yang sedang dilakukan. Sedangkan data sekunder dalam penelitian ini adalah data yang berasal dari pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Jepara.

Teknik pengumpulan data dilakukan dengan metode survei dengan mengumpulkan data pokok (data primer) dari sebuah sampel dengan menggunakan instrumen kuesioner yang telah berisi beberapa pernyataan sesuai dengan variabel yang telah dibahas dalam bagian lain dalam rencana penelitian ini. Operasional penyebaran kuesioner dilakukan ditempat sidang atau pada saat pengambilan barang bukti pelanggaran lalu lintas di wilayah hukum Polres Jepara, dengan menyebarkan

kuesioner pada pelanggar lalu lintas pada saat sidang atau pada saat pengambilan barang bukti. Dari keseluruhan sampel yang diharapkan dapat terpenuhi dengan jumlah 400 (empat ratus) responden pelanggar lalu lintas.

Untuk memperoleh hasil terbaik dalam hal ini, penulis membagikan kuesioner tersebut langsung kepada responden peanggar lalu lintas di wilayah hukum Polres Jepara. Setelah kuesioner tersebut dibagikan, terlebih dahulu diberikan pengarahannya bagaimana mengisi kuesioner, agar supaya tidak ada salah persepsi dalam pengisian kuesioner. Kemudian masing-masing responden mengisikan jawabannya langsung pada lembar jawab yang telah disediakan.

Teknik analisis data yang digunakan penulis dalam penelitian ini adalah bentuk regresi dengan bantuan program SPSS 16.0 for Windows, dalam hal ini yaitu dengan menggunakan pengujian validitas dan reliabilitas, pengujian asumsi klasik dan menggunakan rumus regresi sederhana untuk menentukan kontribusi variabel X terhadap variabel Y.

D. HASIL DAN PEMBAHASAN

Berdasarkan rekapitulasi data responden pada kuesioner, dapat diketahui bahwa jumlah responden yang berjenis kelamin laki-laki adalah sebanyak 300 responden dan responden berjenis kelamin perempuan berjumlah 100 responden dari jumlah keseluruhan sampel yang diteliti sebanyak 400 responden.

Deskripsi profil responden berdasarkan jenis kelamin dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 01
Deskripsi Profil Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah	Prosentase
Laki-laki	300	75,0 %
Perempuan	100	25,0 %
Jumlah	400	100 %

Sumber: Data primer diolah, 2014.

Data di atas menggambarkan bahwa jumlah responden laki-laki lebih banyak dibandingkan responden perempuan.

Berdasarkan rekapitulasi data responden pada kuesioner yang dilakukan oleh penulis, diketahui bahwa usia responden yang termuda adalah kurang dari 23 tahun, dan yang tertua adalah lebih dari 47 tahun, sehingga rata-rata usia responden keseluruhan adalah 35 tahun. Deskripsi profil responden berdasarkan usia dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 02
Deskripsi Profil Usai Responden

Usia	Jumlah	Prosent:
Kurang dari 23 tahun	112	28,00%
24 tahun s/d 35 tahun	123	30,80%
36 tahun s/d 46 tahun	154	38,50%
Diatas 47 tahun	11	2,70%
Total	400	100%

Sumber: Data primer diolah, 2014

Sedangkan deskripsi pendidikan responden dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 03
Deskripsi Profil Pendidikan Responden

Tingkat Pendidikan	Jumlah	Prosentase
SD	40	10,0 %
SLTP	120	30,0 %
SLTA	190	47,5 %
Perguruan Tinggi	50	12,5 %
Total	400	100,0 %

Sumber: Data primer diolah, 2014

Hasil perhitungan SPSS bahwa nilai t_{hitung} ditunjukkan sebesar 13,198 sedangkan nilai t_{tabel} dengan $n = 400$, $df = 400 - 3 - 1 = 396$ dan *level of significant* (α) = 0,05 diperoleh $t_{tabel} = 1,645$. Sehingga $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($13,198 > 1,645$) maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima, dan

untuk uji signifikansinya ditunjukkan nilai sig. $0,000 < \alpha = 0,05$, berarti usia berpengaruh signifikan terhadap masyarakat dalam mematuhi aturan lalulintas di wilayah hukum Polres Jepara. Hal ini mendukung hipotesis yang diajukan yaitu bahwa: "Ada Pengaruh antara Usia terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara".

Sedangkan uji t untuk pengaruh pendidikan terhadap kepatuhan lalu lintas

Nilai t_{hitung} ditunjukkan sebesar 12,844 sedangkan nilai t_{tabel} dengan $n = 400$, $df = 400 - 3 - 1 = 396$ dan *level of significant* (α) = 0,05 diperoleh $t_{tabel} = 1,645$. Sehingga $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($12,844 > 1,645$) maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima. Sedangkan untuk uji signifikansinya ditunjukkan nilai sig. $0,000 < \alpha = 0,05$, berarti Pendidikan berpengaruh signifikan terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara. Hal ini mendukung hipotesis yang diajukan yaitu bahwa: "Ada pengaruh antara Pendidikan terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara".

Sedangkan uji t pengaruh budaya terhadap kepatuhan lalu lintas, hasil pengolahan SPSS adalah nilai t_{hitung} ditunjukkan sebesar 2,933 sedangkan nilai t_{tabel} dengan $n = 400$, $df = 400 - 3 - 1 = 397$ dan *level of significant* (α) = 0,05 diperoleh $t_{tabel} = 1,645$. Sehingga $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($18,868 > 1,645$) maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima, dan untuk uji signifikansinya ditunjukkan nilai sig. $0,004 < \alpha = 0,05$, berarti Budaya berpengaruh signifikan terhadap masyarakat dalam Mematuhi aturan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara. Hal ini mendukung hipotesis yang diajukan yaitu bahwa: "Ada pengaruh antara Budaya terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara".

Nilai F_{hitung} ditunjukkan sebesar 452,201 sedangkan nilai F_{tabel} dengan $n = 400$, $df = 400 - 3 - 1 = 396$ dan *level of significant* (α) = 0,05 diperoleh $F_{tabel} = 2,996$. Sehingga $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($262,889 > 2,996$) maka H_0 ditolak sedangkan H_a diterima. Sedangkan untuk nilai signifikansinya ditunjukkan nilai sig. $0,000 < \alpha = 0,05$, berarti Usia, Pendidikan dan Budaya secara bersama-sama berpengaruh terhadap Kepatuhan Lalu lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara. Hal ini mendukung hipotesis

yang diajukan yaitu bahwa: "Ada pengaruh antara Usia, Pendidikan, dan Budaya secara bersama-sama terhadap Kepatuhan Lalu Lintas di Wilayah Hukum Polres Jepara".

Sedangkan nilai koefisien determinasi (r^2) = $0,774 \times 100\% = 77,4\%$, berarti variabel Usia, Pendidikan, dan Budaya mempengaruhi perubahan Kepatuhan Lalu Lintas sebesar 77,4%, sedangkan variabel lain di luar penelitian mempengaruhi perubahan kepatuhan lalu lintas sebesar 22,6%.

E. SIMPULAN

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan terhadap masyarakat di wilayah hukum Polres Jepara, dapat disimpulkan bahwa:

Usia masyarakat berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalulintas di wilayah hukum Polres Jepara. Hal ini dibuktikan dari hasil nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($13,198 > 1,645$), sehingga hipotesis diterima. Berarti semakin dewasa atau matang usia seseorang (pengendara), maka akan meningkatkan kepatuhan seseorang (pengendara) terhadap peraturan lalu lintas di Kabupaten Jepara.

Pendidikan masyarakat berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalulintas di wilayah hukum Polres Jepara. Dibuktikan dari hasil nilai uji hipotesis $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($12,844 > 1,645$). Hal ini berarti semakin tinggi tingkat pendidikan seseorang (pengendara), maka akan mempengaruhi tingkat kepatuhan masyarakat terhadap peraturan lalu lintas di Kabupaten Jepara, begitu juga sebaliknya.

Budaya masyarakat berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas di wilayah hukum Polres Jepara. Hal ini dibuktikan dari hasil uji hipotesis yang menunjukkan $t_{hitung} > t_{tabel}$ ($18,868 > 1,645$). Artinya bahwa semakin seseorang (pengendara) memiliki Budaya yang baik dalam berkendara, maka akan mempengaruhi terhadap peningkatan masyarakat dalam mematuhi peraturan lalu lintas di Kabupaten Jepara.

Usia, pendidikan dan budaya masyarakat secara bersama-sama berpengaruh signifikan terhadap kepatuhan lalu lintas di wilayah hukum Polres Jepara. Hal ini dibuktikan dari nilai uji hipotesis menunjukkan $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($262,889 > 2,996$), sehingga hipotesis diterima.

Artinya bahwa usia yang dewasa (matang), pendidikan yang tinggi dan budaya yang baik secara bersama-sama mempengaruhi secara positif terhadap masyarakat dalam mematuhi lalu lintas di Kabupaten Jepara.

DAFTAR PUSTAKA

- Arumeswari, R.P.F. & Bhinnety, M. (2009). Hubungan antara Persepsi Iklim Keselamatan dengan Kepatuhan Peraturan Keselamatan Lalu-lintas pada Pengendara Sepeda Motor di Wilayah Kampus UGM. *National Conference on Applied Ergonomics* (hal. 69-76). Yogyakarta: Laboratorium Ergonomi Jurusan Teknik Mesin dan Industri, Universitas Gadjah Mada.
- Azwar, S. (1997). *Reliabilitas dan Validitas*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar
- Gibson, dkk. (2009). *Organizational: Behavior, Structure, Processes*. New York: The McGraw Hill Companies, Inc.
- Korps Lalu Lintas Polri (2012). Sepeda Motor Paling Sering Terlibat Kecelakaan, (Online), (<http://lantas.polri.go.id/wps/portal>, diakses 10 Juli 2012).
- Muhammad, Farouk dan H. Djaali. (2003). *Metodologi Penelitian Sosial*. Jakarta: PTIK Pres Jakarta dan CV. Restu Agung
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Vafae-Najar, A., Esmaili, H., Ibrahimipour, H., Dehnavieh, R., Nozadi, M.S. (2010). *Motorcycle Fatal Accidents in Khorasan Razavi Province, Iran. Iranian Journal Public Health*, 39 (2): 95-101.
- Zargar, M.K.A. & Karbakhsh, M. (2006). *Pattern of Motorcycle-related Injuries in Teheran, 1999 to 2000: A Study in 6 Hospitals. East Mediterr Health Journal*, 12: 81-87.