

# DAMPAK PEMBERLAKUAN KEBIJAKAN SEPEDA MOTOR MENYALAKAN LAMPU UTAMA TERHADAP PENGURANGAN KECELAKAAN DI KOTA SURABAYA

Arief Agus Marwan<sup>\*1</sup>, Achmad Wicaksono<sup>2</sup>, Sobri Abusini<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Mahasiswa / Program Magister / Jurusan Teknik Sipil / Fakultas Teknik  
Universitas Brawijaya

<sup>2</sup>Dosen / Jurusan Teknik Sipil / Fakultas Teknik Universitas Brawijaya  
Jl. MT. Haryono No. 167 Malang, 65145, Jawa Timur  
Korespondensi : [ariefagusmarwan90@gmail.com](mailto:ariefagusmarwan90@gmail.com)

## ABSTRAK

Tingginya angka kecelakaan lalu lintas di Indonesia menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan adalah rata-rata korban meninggal dunia dalam 1 tahun sejumlah 10.696 jiwa. Keselamatan lalu lintas dengan memperhatikan banyak faktor tersebut telah diatur dalam UU, salah satunya adalah UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2). Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Dari hasil analisis yang dilakukan, adanya peraturan tersebut terbukti mengurangi angka kecelakaan. Sebelum tahun 2009, grafik kecelakaan meningkat hingga mencapai 562 kecelakaan di Kota Surabaya, pada tahun 2010 setelah adanya peraturan UU No. 22 Tahun 2009, angka kecelakaan menurut mencapai angka 294. Sehingga, UU terbukti efektif mengurangi angka kecelakaan. Kemudian berdasarkan hasil analisis IPA, menurut persepsi masyarakat, variable yang dianggap penting tetapi memberikan kepuasan yang rendah adalah sosialisasi pentingnya menyalakan lampu kendaraan roda 2. Berdasarkan hasil analisis SWOT, arahan kebijakan yang tepat adalah dengan melakukan sosialisasi pentingnya menyalakan lampu utama kendaraan roda dua di siang hari oleh petugas berwenang, serta diberikannya sanksi tegas kepada pengendara sepeda motor yang tidak mentaati aturan standar berlalu lintas, dan melakukan razia terhadap kendaraan kendaraan yang mengganti lampu utama dengan lampu lain yang tidak sesuai standar.

**Kata kunci** : Kecelakaan, Peraturan Lampu Utama Kendaraan, Persepsi Masyarakat, Lalu Lintas, Implementasi

## 1. PENDAHULUAN

Kota Surabaya merupakan kota Pahlawan, disamping itu, Kota Surabaya juga dikenal sebagai kota industri dan pendidikan. Menurut data yang diperoleh setidaknya di seluruh dunia setiap tahunnya korban yang meninggal dunia akibat kecelakaan lalu lintas hampir mencapai angka 1 juta. Di Indonesia sendiri menurut data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Departemen Perhubungan rata-rata korban meninggal dunia dalam 1 tahun sejumlah 10.696 jiwa atau setiap harinya lebih dari 20 keluarga yang harus

kehilangan anggota keluarganya. Bahkan menurut prediksi Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) bahwa kecelakaan lalu lintas merupakan penyebab kematian tertinggi pada tahun 2020 yang akan datang.

Sebagaimana kita ketahui faktor human error merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan. Manusia disini memang identik dengan pengemudi, tetapi sebenarnya termasuk juga di dalamnya penumpang, pejalan kaki, pedagang di sekitar jalan, polisi, pemborong jalan sampai pemerintah sebagai penentu kebijakan. Selain itu faktor jalan,

kendaraan, cuaca, peraturan dan lingkungan juga merupakan faktor-faktor penyebab kecelakaan. Namun semuanya tetap saja kembali ke faktor manusia, karena semua faktor lain seharusnya dapat diantisipasi dan dikendalikan oleh manusia.

Sebenarnya sudah sering dilakukan pemeriksaan kendaraan mendadak dijalanan oleh petugas polisi, tetapi sayangnya para petugas hanya melakukan razia terhadap perlengkapan pengendara seperti SIM dan STNK. Sedangkan untuk perlengkapan kendaraannya sendiri jarang dilakukan pengecekan. Seharusnya masih banyak lagi peraturan-peraturan jalan raya yang harus ditaati dan semua itu ada sanksinya. Salah satu peraturan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2).

Dengan adanya pasal tersebut, mewajibkan pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu kendaraannya pada siang hari namun dalam kenyataannya masih banyak pengendara sepeda motor yang tidak menjalankan peraturan tersebut. Tujuan utama dari pasal tersebut adalah untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini. Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu utama sepeda motor dapat menghindarkan kecelakaan lalu lintas adalah dengan menyalakan lampu utama maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda motor yang menyalakan lampu utama dan dapat memberikan jarak atau posisi aman dijalan.

Penelitian ini mempunyai beberapa tujuan, antara lain:

1. Untuk mengetahui dampak pemberlakuan aturan kewajiban menyalakan lampu utama di siang hari terhadap angka kecelakaan lalu lintas di Kota Surabaya.
2. Untuk mengetahui persepsi masyarakat

berdasarkan tingkat kepentingan dan kepuasan terhadap aturan tersebut.

3. Untuk merumuskan arahan kebijakan yang tepat terkait cara mengatasi ketidakpatuhan pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu pada siang hari.

## **2. TINJAUAN PUSTAKA**

### **2.1 Kecelakaan Lalu Lintas**

Dalam Undang-Undang No 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Dalam hasil penelitian yang dilakukan oleh Austroad (2002) penyebab kecelakaan lalu lintas dibagi dalam 3 (tiga) faktor penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas, yaitu:

1. Faktor manusia (*human factor*);
2. Faktor kendaraan (*vehicle factor*);
3. Faktor jalan dan lingkungan (*road and environment factor*).

Mulyono (1996) menyebutkan bahwa interaksi antara manusia dan infrastruktur jalan memiliki persentase sebesar 34,8% sedangkan Austroad (2002) menyatakan bahwa interaksi tersebut hanya terjadi sebesar 24%. Aksesibilitas dan mobilitas transportasi jalan merupakan kebutuhan dasar dari kehidupan masyarakat.

### **2.2 Analisis IPA dan SWOT**

Metode IPA dikemukakan pertama kali oleh Martilla dan James (1977) di artikel mereka dalam Journal Of Marketing. Dalam teknik ini responden diminta untuk menilai tingkat kepentingan berbagai atribut relevan dan tingkat kinerja perusahaan (*perceived performance*) pada masing-masing atribut tersebut. Kemudian, nilai rata-rata tingkat kepentingan atribut dan kinerja perusahaan akan dianalisis di Importance Performance Matrix. Matriks ini sangat bermanfaat sebagai pedoman

dalam mengalokasikan sumber daya organisasi yang terbatas pada bidang-bidang yang spesifik, di mana perbaikan kinerja bisa berdampak pada kepuasan pelanggan total.

Analisa SWOT (SWOT Analysis) adalah suatu metode perencanaan strategis yang digunakan untuk mengevaluasi faktor-faktor yang menjadi kekuatan (Strengths), Kelemahan (Weaknesses), Peluang (Opportunities), dan Ancaman (Threats) yang mungkin terjadi dalam mencapai suatu tujuan dari kegiatan proyek/kegiatan usaha atau institusi/lembaga dalam skala yang lebih luas. Untuk keperluan tersebut diperlukan kajian dari aspek lingkungan baik yang berasal dari lingkungan internal maupun eksternal yang mempengaruhi pola strategi institusi/lembaga dalam mencapai tujuan.

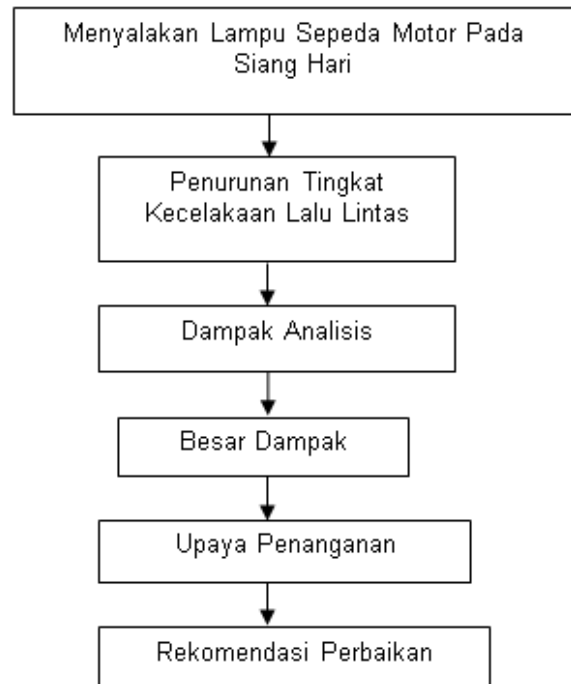
### 3. METODOLOGI

Salah satu peraturan yang diatur dalam UU No. 22 Tahun 2009 yaitu kewajiban pengendara sepeda motor untuk menyalakan lampu pada siang hari terdapat pada Pasal 107 ayat (2) bertujuan untuk mengurangi tingginya angka kecelakaan yang banyak terjadi saat ini.

Penelitian kualitatif akan menitikberatkan kepada efektifitas atau kualitas kepatuhan dari subyek atas obyek yang harus di patuhi dalam hal ini efektifitas terhadap menyalakan lampu sepeda motor pada siang hari yang dianalisa dengan beerpatoka kepad undang-undang atau aturan yang berlaku. Analisis ilmiah mengenai menyalakan lampu pada siang hari adalah dengan menyalakan lampu maka pengendara atau pengguna jalan lain di depannya akan lebih cepat melakukan reaksi. Sehingga pengendara atau pengguna jalan lain akan segera mengetahui keberadaan sepeda motor yang menyalakan lampu dan dapat memberikan jarak atau posisi aman dijalan.

Hal ini lah yang akan diteliti dari dampak adanya menyalakan lampu siang hari pada sepeda motor terhadap tingkat

kecelakaan yang ada. Gambaran dari kerangka konsep penelitian diperlihatkan pada **Gambar 1** berikut.



**Gambar 1.** Kerangka konsep penelitian

### 4. HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1 Geometris Wilayah

Lokasi penelitian berada di Kota Surabaya Jawa Timur. Kota Surabaya sebagai ibukota Provinsi Jawa Timur terletak di tepi pantai utara Provinsi Jawa Timur atau tepatnya berada diantara 7° 9'- 7° 21' Lintang Selatan dan 112° 36' - 112° 54' Bujur Timur. Batas wilayah administrasi Kota Surabaya:

- Sebelah utara : Selat Madura
- Sebelah selatan : Kabupaten Sidoarjo
- Sebelah timur : Selat Madura
- Sebelah barat : Kabupaten Gresik

#### 4.2 Sistem Jaringan Jalan

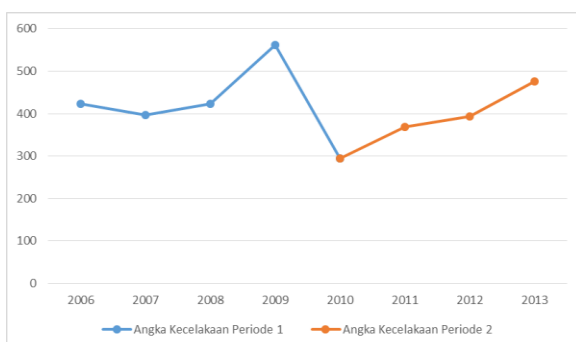
Sistem jaringan jalan di kota Surabaya membentuk pola grade dengan pusat-pusat pertumbuhan primer dan sekunder saat ini tersebar di koridor Utara dan Selatan serta Timur dan Barat Kota. Panjang ruas jalan di kota Surabaya pada tahun 2010 sepanjang 1.911,34 km yang terdiri atas ruas jalan nasional, jalan

provinsi dan jalan kota. Terkait kondisi jalan saat ini, dari total 11,021 ruas jalan di Surabaya terdapat 9,632 ruas jalan masih layak, 1,374 ruas jalan yang harus diperbaiki, dan 15 ruas masih dalam perbaikan.

### 4.3 Analisis Tingkat Kecelakaan

Pada tahap analisis pertama ini, akan dilakukan perbandingan tingkat kecelakaan di Kota Surabaya sebelum dan sesudah ditetapkannya peraturan perundangan mengenai aturan menyalakan lampu utama untuk sepeda motor di siang hari berdasarkan Pasal 107 ayat 2 UU No.22 tahun 2009.

Pada kedua zona waktu tersebut, yakni sebelum dan sesudah adanya peraturan perundangan untuk menyalakan lampu utama pada sepeda motor, terdapat kesamaan karakteristik angka kecelakaan secara periode. Pada periode awal, yaitu sebelum hingga tahun 2009, angka kecelakaan cenderung meningkat sebesar 46 kecelakaan tiap tahun atau sebesar 11%. Sedangkan pada periode akhir, yaitu tahun 2010 hingga tahun 2013, angka kecelakaan cenderung meningkat sebesar 61 kecelakaan tiap tahun atau peningkatan sebesar 17%. Meskipun pada masing masing periode persentase angka kecelakaan yang terjadi cenderung meningkat, terdapat penurunan angka kecelakaan untuk kendaraan roda dua yang terjadi apabila angka kecelakaan dua periode tersebut diperbandingkan, seperti pada **Gambar 2**.



**Gambar 2.** Perbandingan angka kecelakaan

sebelum dan sesudah tahun 2009

Berdasarkan **Gambar 2** dapat disimpulkan terjadi penurunan angka kecelakaan sebelum dan sesudah adanya peraturan menyalakan lampu utama untuk kendaraan roda dua di siang hari. Dapat dilihat pada grafik yang berwarna biru, angka kecelakaan terendah mencapai angka 400 kecelakaan, sedangkan pada periode selanjutnya angka kecelakaan terendah mencapai angka 300. Selain itu, terdapat penurunan angka kecelakaan yang cukup drastic pada tahun 2009 dan 2010 dimana tahun tersebut merupakan tahun awal ditetapkannya aturan light on. Penurunan angka kecelakaan yang terjadi mencapai 48% atau penurunan angka kecelakaan sebesar 268 kecelakaan.

### 4.4 Analisis IPA

Dalam mengevaluasi efektifitas implementasi penerapan aturan light on pada siang hari dilakukan dengan metode IPA yang membahas mengenai persepsi dan kepentingan dari adanya program tersebut. Sampel yang ditentukan berjumlah 100 orang dan akan diukur persepsi tingkat kesesuaian efektifitas implementasi penerapan aturan light on pada siang hari di Kota Surabaya. Untuk mengetahui persepsi masyarakat mengenai efektifitas implementasi aturan tersebut, maka ditentukan beberapa variabel penilaian antara lain:

1. Pengendara Sepeda Motor wajib menggunakan helm.
2. Adanya peraturan mengenai kewajiban mengenakan helm.
3. Sanksi tegas bagi pengendara yang tidak memakai helm.
4. Kewajiban memasang spion lengkap (kiri dan kanan) bagi kendaraan roda dua.
5. Adanya peraturan mengenai kelengkapan spion pada kendaraan roda dua.
6. Sanksi tegas bagi pengendara sepeda motor yang tidak memasang spion lengkap pada kendaraannya.

7. Sosialisasi pentingnya kelengkapan sepeda motor (helm dan spion) untuk menurunkan angka kecelakaan kendaraan roda dua.
8. Adanya peraturan menyalakan lampu untuk kendaraan roda dua pada siang hari.
9. Adanya sanksi bagi pengguna kendaraan roda dua yang tidak menyalakan lampu kendaraannya.
10. Razia pelanggar yang tidak mentaati aturan light on.
11. Aturan light on memudahkan pengendara sepeda motor untuk lebih berhati hati dalam berkendara.
12. Aturan light on memudahkan pengendara sepeda motor untuk lebih berhati hati dalam berkendara.
13. Sosialisasi pentingnya menyalakan lampu kendaraan roda dua di siang hari oleh aparat pemerintah.
14. Tindakan tegas dari aparat terhadap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu siang hari

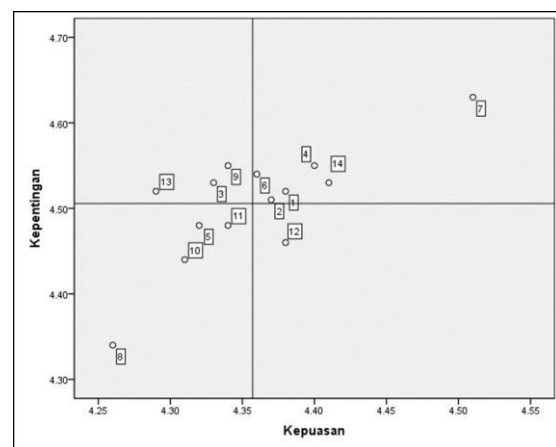
Berdasarkan data yang telah diolah, dapat diketahui bahwa nilai kepuasan sebesar 4,36 termasuk lebih kecil daripada nilai kepentingan sebesar 4,51 yang menghasilkan nilai kesesuaian sebesar 0,97 sehingga dapat diketahui bahwa rata rata tingkat kesesuaian antara kepuasan dan kepentingan pemberlakuan aturan tersebut berdasarkan persepsi pengguna cukup kecil, karena total perbandingannya yang mempunyai nilai  $<1$  yaitu 0,97.

Variabel dengan tingkat kesesuaian persepsi dan kepentingan yang paling baik adalah variabel 8 dan 12, yaitu adanya peraturan tentang menyalakan lampu siang hari serta adanya aturan light on yang menurut pengguna memudahkan pengguna kendaraan roda untuk lebih aman dalam berkendara. Namun, meskipun demikian, variabel dengan angka tingkat kesesuaian tertinggi masih berada pada angka dibawah 1, yang mengindikasikan bahwa berdasarkan persepsi pengguna, adanya aturan mengenai light on kurang memuaskan dan kurang sesuai.

Nilai tingkat kesesuaian berdasarkan persepsi pengguna untuk setiap variable. Secara keseluruhan, angka kesesuaian berada pada nilai  $<1$  yang menunjukkan bahwa perbandingan tingkat kepuasan dan kepentingan variable yang dinilai kurang sesuai. Namun, dapat dikaji lebih lanjut untuk mengetahui persepsi masyarakat terhadap tingkat kesesuaian tiap variable.

Variabel dengan tingkat kesesuaian tertinggi adalah variable 8 dan variable 12, dimana variable tersebut adalah adanya peraturan menyalakan lampu siang hari serta adanya aturan tersebut yang membuat pengguna kendaraan roda dua merasa dapat lebih berhati hati saat berkendara. Meskipun sebagian besar responden masih mengatakan bahwa mereka belum puas dan belum merasa penting dengan aturan tersebut, namun dibandingkan dengan variable lain seperti variable 13 yang mempunyai tingkat kepuasan terendah, yaitu perlunya sosialisasi pentingnya peraturan tersebut oleh aparat pemerintah, variable 8 dan 12 mempunyai tingkat kepuasan yang sedikit lebih tinggi.

Pengelompokan masing masing variable ke dalam diagram kartesius berfungsi untuk menentukan tindakan yang tepat pada masing masing variable, dan juga untuk mengetahui secara visual tingkat kepuasan dan kepentingan masing masing variable berdasarkan persepsi masyarakat.



**Gambar 3.** Diagram kartesius persepsi dan kepentingan

**Gambar 3** adalah hasil penggambaran masing masing variable dalam diagram kartesius. Berdasarkan diagram kartesius IPA tersebut didapat 3 variabel pada kuadran 4 yang akan dipertimbangkan untuk diperbaiki lebih dulu dibandingkan variable di kuadran lainnya berdasarkan persepsi pengguna jalan, yaitu perlunya sanksi tegas bagi pengendara yang tidak memakai helm dan tidak mentaati aturan menyalakan lampu utama di siang hari, serta diperlukannya sosialisasi pentingnya menyalakan lampu utama untuk pengguna roda dua di siang hari. Ada tidaknya sosialisasi tersebut akan berdampak pada pengetahuan masyarakat mengenai pentingnya aturan *light on*, sehingga masyarakat tidak akan lagi berpendapat bahwa variabel 11, yaitu aturan *light on* dianggap tidak penting dan tidak puas.

#### 4.5 Analisis SWOT

Analisis SWOT merupakan salah satu teknik analisis yang digunakan dalam menginterpretasikan potensi, masalah, kesempatan, dan ancaman, terutama mengenai evaluasi adanya peraturan menyalakan lampu utama sepeda motor pada siang hari sehingga diberlakukannya program tersebut nantinya dapat lebih disempurnakan lagi.

Dengan analisis SWOT akan dapat diketahui kekuatan dan kesempatan yang terbuka sebagai faktor positif dan kelemahan serta ancaman sebagai faktor negatif. Sehingga dapat dapat diperoleh suatu *core strategy* yang berprinsip:

1. Strategi yang memanfaatkan kekuatan dan kesempatan yang ada secara terbuka.
2. Strategi yang mengatasi ancaman yang ada, dan
3. Strategi yang memperbaiki kelemahan yang ada.

Dengan menggunakan metode analisis SWOT, akan diperoleh strategi setelah dilakukan evaluasi terhadap efektivitas adanya peraturan menyalakan

lampu utama sepeda motor pada siang hari di Kota Surabaya. Dalam penggunaan analisis SWOT terdapat alternatif penggabungan dua poin dari matriks yang saling berhubungan dan berkaitan.

Pertama, strategi SO yaitu strategi dengan memanfaatkan seluruh kekuatan untuk merebut dan memanfaatkan peluang sebesar-besarnya. Pada pembahasan kali ini, yang menjadi strategi SO adalah :

1. Menekan angka kecelakaan lalu lintas karena lampu utama menjadi salah satu sarana komunikasi dalam berkendara.
2. Meningkatkan kesadaran masyarakat untuk lebih tertib dan teratur dalam berkendara.
3. Meningkatkan kewaspadaan pengguna roda dua dalam berkendara

Kedua, strategi ST yaitu strategi dengan menggunakan kekuatan yang dimiliki untuk mengatasi ancaman, berupa:

1. Menyalakan lampu utama saat mendung atau kabut akan membantu penglihatan dan tingkat focus pengendara untuk lebih berhati hati.
2. Lampu utama yang dinyalakan dapat menjadi salah satu sarana komunikasi pengendara sehingga pengendara dari arah berlawanan dapat lebih focus dan tingkat potensi kecelakaan bisa turun.

3. Peningkatan jumlah kendaraan yang cukup signifikan tiap tahunnya akan berdampak pada tingginya potensi kecelakaan, sehingga diperlukan aturan untuk mencegah timbulnya potensi kecelekaan kendaraan bermotor, dengan menyalakan lampu utama maka pengendara akan terbantu dalam meningkatkan kewaspadaan terhadap kendaraan lain dari arah berlawanan

Ketiga, strategi WO berarti strategi yang memanfaatkan peluang yang ada dengan cara meminimalkan kelemahan yang ada, yaitu :

1. Tingginya tingkat pelanggaran karena belum adanya petugas pengawas

2. Kurangnya sosialisasi petugas sehingga masyarakat kurang mengerti manfaat dari segi keselamatan lalu lintas apabila mereka menyalakan lampu utama di siang hari.

Terakhir, strategi WT yaitu strategi yang bersifat defensif dan berusaha meminimalkan kelemahan yang ada serta menghindari ancaman, yaitu:

1. Adanya beberapa oknum masyarakat yang mengganti lampu utama sepeda dengan lampu yang tidak sesuai standar akan mengganggu penglihatan pengendara dari arah berlawanan, dan malah mengacaukan konsentrasi dalam berkendara.
2. Peningkatan jumlah kendaraan roda tiap tahunnya semakin memperparah pemborosan energy di lingkup transportasi
3. Kurangnya sosialisasi dari petugas tentang pentingnya aturan light on membuat masyarakat tidak patuh dan potensi kecelakaan semakin tinggi.

Berdasarkan tabulasi SWOT, pengembangan potensi kesempatan dan kekuatan secara internal dapat dilakukan secara bersamaan dengan penanganan ancaman dan kelemahan secara eksternal. Sehingga, perencanaan optimalisasi pemberlakuan aturan light on di Kota Surabaya dapat dilakukan dengan cara :

1. Sosialisasi pentingnya menyalakan lampu utama kendaraan roda dua di siang hari.
2. Memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang korelasi kewajiban menyalakan lampu utama siang hari dengan penurunan angka kecelakaan yang secara langsung akan meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan pengguna kendaraan.
3. Diberikan sanksi tegas kepada pengendara sepeda motor yang tidak mentaati aturan standar berlalu lintas
4. Melakukan razia terhadap kendaraan kendaraan yang mengganti lampu utama dengan lampu lain yang tidak

sesuai standar sehingga penggunaannya malah akan mengganggu pengendara lainnya dari arah berlawanan.

## 5. KESIMPULAN DAN SARAN

### 5.1 Kesimpulan

Kesimpulan dari hasil analisis yang dilakukan untuk melakukan evaluasi pada implementasi penerapan aturan menyalakan lampu utama kendaraan roda dua pada siang hari di Kota Surabaya dengan menggunakan 100 sampel pengguna sepeda motor di Kota Surabaya didapatkan hasil bahwa:

1. Terjadi penurunan angka kecelakaan secara periodik sesudah adanya peraturan perundangan mengenai kewajiban menyalakan lampu untuk kendaraan roda dua di siang hari dibandingkan dengan angka kecelakaan sebelum adanya peraturan tersebut. Penurunan angka kecelakaan sebelum dan sesudah tahun 2009 mencapai 48%.
2. Berdasarkan persepsi pengguna kendaraan roda dua di Kota Surabaya, tingkat kesesuaian efektivitas implementasi peraturan light on kurang optimal, karena total perbandingan tingkat kepuasan dan kepentingan yang mempunyai nilai <1 yaitu sebesar 0,97. Kemudian, dari 14 variabel yang dinilai pada analisis IPA, sebanyak 6 variabel berada pada kuadran 1 yang menunjukkan bahwa variabel tersebut dianggap penting dan sangat baik, diantaranya adalah variabel tindakan tegas dari aparat terhadap pengguna sepeda motor yang tidak menyalakan lampu utama di siang hari dan adanya peraturan pelengkap aturan light on, seperti aturan mengenai pentingnya memasang spion lengkap dan kewajiban memakai helm. Pada kuadran 2 terdapat 1 variabel yang dinilai masyarakat kurang penting tetapi memiliki kualitas pelayanan yang baik yaitu aturan light on

memudahkan pengendara sepeda motor untuk lebih berhati-hati dalam berkendara. Pada kuadran 3 dengan prioritas rendah terdapat 4 variabel, salah satunya adalah razia pelanggaran yang tidak mentaati aturan light on. Sedangkan pada kuadran 4, yang mengindikasikan bahwa variabel tersebut harus menjadi prioritas adalah pentingnya sosialisasi aturan light on terhadap keselamatan pengendara oleh aparat pemerintah setempat, karena menurut mereka, kurangnya sosialisasi tersebut yang membuat masyarakat tidak menyadari secara langsung pentingnya menyalakan lampu utama di siang hari.

3. Berdasarkan hasil analisis SWOT, arahan kebijakan yang tepat terkait cara penanganan ketidakpatuhan pengendara sepeda motor yang tidak menyalakan lampu pada siang hari diantaranya adalah dengan melakukan sosialisasi pentingnya menyalakan lampu utama kendaraan roda dua di siang hari oleh petugas berwenang, memberikan pengetahuan kepada masyarakat tentang korelasi kewajiban menyalakan lampu utama siang hari dengan penurunan angka kecelakaan yang secara langsung akan meningkatkan kesadaran dan kewaspadaan pengguna kendaraan, diberikannya sanksi tegas kepada pengendara sepeda motor yang tidak mentaati aturan standar berlalu lintas, dan melakukan razia terhadap kendaraan-kendaraan yang mengganti lampu utama dengan lampu lain yang tidak sesuai standar sehingga penggunaannya malah akan mengganggu pengendara lainnya dari arah berlawanan.

## 5.2 Saran

Beberapa saran dan rekomendasi rekayasa lalu lintas yang bisa difungsikan secara cepat dan tepat dapat dilakukan seperti :

1. Perlu adanya pengawasan rutin dan razia terhadap pengendara yang tidak mematuhi aturan standar keselamatan berlalu lintas.
2. Perlunya patrol berkala dari Satlantas setempat untuk menekan angka kecelakaan.
3. Perlu penegakkan disiplin lalu lintas kepada pemakai jalan yaitu dengan menta'ati rambu-rambu yang telah dipasang, pembatasan kecepatan dan lain nya.
4. Di sisi lain perlu juga dilakukan penelitian mengenai sistem jaringan yang mendukung sistem transportasi secara keseluruhan di Kota Surabaya, agar program yang telah direncanakan tidak tumpang tindih dan lebih optimal.

## 6. DAFTAR PUSTAKA

- Ali , Muhammad. 1985. Penelitian Pendidikan Prosedur dan Strategi. Bandung. Aksara.
- Austroroads, 2002. Road Safety Audit. 2nd edition, Austroroads Publication. Sydney, Australia.
- Buku Panduan Bin Kot No. 010/T/BNKT/1990, DPU Dirjen. Bina Marga, Jakarta, 1990.
- Cleland, D. I. (2004) Strategic management: the project linkages. In: P. W. G. Morris and J.K. Pinto (Eds.) The Wiley Guide to Managing Projects, pp. 206-222. London, U. K.: John Wiley dan Sons Inc.
- Johnson, G. dan Scholes, K. (2005) Exploring corporate strategy. London: Prentice Hall
- Journal of Project Management 22: 245-252.
- Moleong, Lexy J. (2006) Metodologi Penelitian Kualitatif, Penerbit PT Remaja Rosdakarya Offset, Bandung
- Morlok, Edward K., Pengantar Teknik dan Perencanaan Transportasi, Erlangga, Jakarta, 1991.
- Rangkuti, F. (1997) Analisis SWOT Teknik Membedah Kasus Bisnis, Reorientasi Konsep Perencanaan Strategis untuk Menghadapi Abad 21, PT Gramedia Pustaka Utama, Jakarta.
- Republik Indonesia, 2011. Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Jakarta: Sekretariat Negara.
- Sevilla, C.G., Ochave, J.A., Punsalan, T.G., Regala, B.P. & Uriarte, G.G. 1993. Pengaturan Metode Penelitian. Alih Bahasa oleh Alimudin Tuwu. Jakarta : UI Press.



- Supranto, J., 1997, Pengukuran Tingkat Kepuasan Pelanggan, untuk Menaikkan Pangsa Pasar, Penerbit Rineka Cipta.
- SweRoad AB / PT. Bina Karya, Manual Kapasitas Jalan Indonesia (MKJI), DPU Dirjen. Bina Marga, Jakarta, 1997.
- Tjiptono, F. dan Chandra, G, (2005), Service Quality & Satisfaction, ANDI, Yogyakarta.
- Usman, Husaini. 2003. Metodologi Penelitian Sosial. Jakarta: Bumi Aksara