



ANALISA TINGKAT PELANGGARAN LALU LINTAS DI KOTA SAMARINDA

Create Sonitehe Gulo, S.H., S.I.K., M.H.

Sespimmen 65

Email:

Riwayat artikel :

| | |
|-----------|--------|
| Diterima | 180825 |
| Direvisi | 180825 |
| Disetujui | 180825 |

ABSTRAK

Kota Samarinda sebagai ibukota Provinsi Kalimantan Timur merupakan salah satu kota besar di Indonesia. Mobilitas kendaraan yang cukup tinggi berkorelasi dengan adanya pelanggaran lalu lintas. Penelitian ini akan mengkaji tentang situasi pelanggaran lalu lintas di Kota Samarinda. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana tingkat pelanggaran lalu lintas ditinjau dari jumlah kendaraaan R2 dan R4, usia pelanggar lalu lintas, jenis kendaraan yang banyak melanggar lalu lintas, profesi pelanggar lalu lintas dan jenis kelamin dari pelanggar lalu lintas. Dari hasil penelitian, diketahui bahwa secara kuantitas, jumlah pelanggaran kendaraan bermotor R4 pada tahun 2024 jumlahnya mengalami penurunan jika dibandingkan dengan tahun 2023. Sedangkan untuk pelanggaran kendaraan bermotor R2, pada tahun 2024 cenderung mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun 2023. Jenis pelanggaran yang masih banyak terjadi yaitu tidak memakai sabuk pengaman di kendaraan R4 dan tidak memakai helm pada pengendara R2. Pelaku pelanggaran lalu lintas di Kota Samarinda didominasi oleh usia produktif dengan status sebagai siswa SLTA. Berdasarkan data dan kondisi di lapangan, peneliti memberikan saran untuk melaksanakan sosialisasi bukan lagi pada kelompok, namun langsung ke pribadi masing-masing atau *person to person*.

Kata kunci : *ETLE, Perilaku Mengemudi, Kota Samarinda, keselamatan berlalu lintas*

PENDAHULUAN

Kota Samarinda yang merupakan ibu kota dari Provinsi Kalimantan Timur, merupakan kota yang cukup maju dengan dibangunnya infrastruktur modern, nyaman dan ramah lingkungan dalam konsep *smart city* yang ditandai dengan penggunaan teknologi informasi. Perkembangan kota yang sangat pesat berbanding lurus dengan kondisi lalu lintas. Herman (2003) dalam Hukmia (2015) mengemukakan bahwa terdapat dua faktor utama yang bekerja sebagai faktor percepat dan pertumbuhan suatu kota, yaitu aspek penduduk dan aspek kegiatan sosial ekonominya. Pradhan & Bachi (2013) mengemukakan pengaruh positif dari infrastruktur transportasi terhadap pertumbuhan ekonomi sebagaimana yang dinyatakan oleh beberapa peneliti (Achour & Belloumi, 2016; Holmgren & Merkel, 2017; Khan et al., 2020; Pradhan, 2019; Pradhan & Bachi, 2013; Saidi et al., 2018; Shi et al., 2017; Wang et al, 2020; Suksesa & Papyrakis, 2023) terjadi dengan dua cara, yaitu: infrastuktur transportasi yang dapat meningkatkan mobilisasi sumber daya dan peningkatan mobilisasi sumber daya dimaksud mendorong peningkatan produksi sumber daya itu sendiri.

Tantangan di bidang lalu lintas adalah perilaku pengguna jalan. Menurut Herianto (2020) dalam Pardede dkk (2022), perilaku pengguna jalan bisa dijadikan refleksi tingkat kesadaran dan tanggung jawab serta disiplin masyarakat. Berdasarkan data dari Satlantas Polresta Samarinda pada tahun 2024, ada 183.462 kendaraan bermotor yang terdiri dari 22.837 unit jenis mobil penumpang, mobil bus sebanyak 296 unit, mobil barang sebanyak 10.169 unit, Ransus sebanyak 436 unit dan sepeda motor sebanyak 149.724 unit. Mobilitas kendaraan bermotor di Kota Samarinda tentunya akan memiliki korelasi dengan angka pelanggaran dan kecelakaan lalu lintas. Data dari Satlantas Polresta Samarinda juga menyampaikan bahwa pada tahun 2024, ETLE men-capture sebanyak 325.065 kali R4. Dari jumlah tersebut, jumlah pelanggaran yang terekam sebanyak 4.370 pelanggaran. Angka tersebut menurun jika dibandingkan dengan tahun 2023, yaitu sebanyak 6.355 pelanggaran. Sedangkan untuk R2, tercatat ada 4.214 pelanggaran di tahun 2024. Angka tersebut mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun 2023, yaitu sebanyak 3.456 pelanggaran. Jenis pelanggaran dilakukan oleh pengendara R4 diantaranya tidak memakai sabuk, melawan arus, marka rambu, menggunakan HP dan larangan parkir. Sedangkan pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara roda dua seperti tidak memakai helm, tidak menggunakan spion. Penelitian yang dilakukan oleh Ananda, dkk (2025) menemukan bahwa pelanggaran lalu lintas disebabkan oleh masih rendahnya kesadaran masyarakat, kurangnya pemahaman tentang aturan lalu lintas dan kebiasaan melawan arus untuk menghindari kemacetan.

Dalam upaya menekan angka pelanggaran lalu lintas, Polresta Samarinda secara bertahap telah mengembangkan penegakan hukum berbasis elektronik atau ETLE sejak Februari 2023. Namun dengan masih adanya pelanggaran lalu lintas, mengindikasikan bahwa masyarakat Kota Samarinda belum sepenuhnya taat dan tertib berlalu lintas. Dengan terus berkembangnya kondisi lalu lintas, maka perlu dilakukan evaluasi efektivitas ETLE dalam menekan pelanggaran lalu lintas. hal tersebut sangat penting, mengingat lalu lintas merupakan urat nadi dari mobilitas kendaraan bermotor. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menurunkan pelanggaran lalu lintas dan menganalisis upaya yang perlu dilakukan agar ETLE dapat efektif menekan pelanggaran lalu lintas. Penelitian ini juga bertujuan memberikan saran untuk mendukung Kamseltibcarlantas.

Berdasarkan uraian diatas, untuk hipotesis dalam penelitian ini adalah masih adanya pelanggaran lalu lintas di Kota Samarinda dipengaruhi oleh kesadaran masyarakat yang rendah.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini akan menggunakan jenis penelitian kualitatif dengan pendekatan penulisan yaitu pendekatan deskriptif dengan menganalisis data yang dilakukan dengan cara mengumpulkan data, mengelola data, kemudian menyajikan data observasi untuk pihak lain sehingga dapat mendeskripsikan mengenai objek yang diteliti dalam bentuk kalimat.

Untuk subjek dalam penelitian ini adalah pelanggar lalu lintas di Kota Samarinda. Adapun untuk sumber data primer dalam penelitian ini yaitu berupa peraturan perundang-undangan lalu lintas dan observasi langsung peneliti. Sedangkan untuk memberikan tambahan analisis, peneliti juga melakukan tinjauan ke beberapa sumber lainnya seperti buku, jurnal, artikel dan lain sebagainya dimana sumber tersebut akan menjadi sumber sekunder dalam penelitian ini.

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah teknik observasi dan dokumentasi. Peneliti menggunakan analisis data deskriptif kualitatif yaitu mengemukakan data dan informasi tersebut yang kemudian dianalisis dengan menggunakan beberapa kesimpulan sebagai temuan dari hasil penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Profil Kota Samarinda

Kota Samarinda merupakan ibukota dari Provinsi Kalimantan Timur. Luas Kota Samarinda adalah 718,00 km² dan terbagi menjadi 10 kecamatan, yaitu: kecamatan Palaran, Samarinda Ilir, Samarinda kota, Sambutan, Samarinda Sebarang, Loa Janan Ilir, Sungai Kunjang, Samarinda Ulu, Samarinda Utara dan Sungai Pinang. Sedangkan jumlah desa di kota Samarinda sebanyak 53 desa.

Lalu lintas di Kota Samarinda merupakan salah satu urat nadi ekonomi dan pembangunan kehidupan masyarakat yang menghubungkan ke beberapa wilayah, seperti Kabupaten Kutai Kartanegara, Kota Balikpapan, Bontang, Sangatta dan wilayah lain di Provinsi Kalimantan Timur. Sejak dibangun jalan tol Balikpapan-Samarinda, transportasi darat semakin ramai. Berdasarkan Data dari BPS Kota Samarinda tahun 2024, panjang jalan di Kota Samarinda yaitu sepanjang 709.638 km dengan kondisi sebagai berikut:

Tabel 1.1. Kondisi jalan dan panjang jalan menurut kondisi jalan di Kota Samarinda (km) tahun 2024

| Kondisi Jalan | Panjang Jalan menurut Kondisi Jalan di Kota Samarinda (km) |
|----------------------|---|
| Baik | 567.991 |

| | |
|-------------|---------|
| Sedang | 37.749 |
| Rusak | 46.285 |
| Rusak Berat | 57.613 |
| Jumlah | 709.638 |

Seiring dengan pertumbuhan kendaraan bermotor di Kota Samarinda, maka potensi kemacetan dan pelanggaran lalu lintas juga semakin besar. Salah satu titik ruas jalan yang menjadi pusat lalu lintas adalah Simpang 4 Air Putih, yaitu pada ruas jalan Ir. H. Juanda, jalan P. Antasari, jalan Mayjend. MT. Haryono dan jalan P. Suryanata yang merupakan salah satu titik kemacetan karena merupakan pusat akumulasi kendaraan dari kawasan pelabuhan, pasar pagi, terminal sei kunjang, pergudangan, dan sekitarnya yang juga merupakan pusat pertokoan, sarana perkantoran, sarana pendidikan, serta pemukiman padat penduduk

Pelanggaran lalu lintas

Beberapa jenis pelanggaran lalu lintas yang tercapture ETLE di Kota Samarinda oleh pengendara R2 sepanjang dua tahun mengalami peningkatan.

Tabel 1.2. Jenis Pelanggaran R2 tahun 2023-2024

| No | Tahun | Tercapture | Jumlah pelanggaran | Ket |
|---------------|-------|----------------|--------------------|-----|
| 1 | 2023 | 439.590 | 3.456 | |
| 2 | 2024 | 325.065 | 4.214 | |
| Jumlah | | 764.655 | 7.660 | |

Jumlah pelanggaran menunjukkan peningkatan sebesar 21,9% dari tahun 2024. Angka ini menunjukkan bahwa pelanggaran oleh pengendara R2 mengalami peningkatan setiap tahunnya. Untuk jenis pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara R2, paling banyak adalah tidak memakai helm. Selanjutnya, pelanggaran lain yaitu melanggar marka jalan, melawan arus, kelengkapan spion, dan boncengan.

Tabel 1.3. Jenis Pelanggaran yang dilakukan pengendara R2

| Tahun | Helm | Melawan arus | Marka Rambu | Guna HP | Boncengan lebih +1 | Kelengkapan/ spion | Lain-lain | Jumlah |
|--------------|--------------|--------------|--------------|----------|--------------------|--------------------|-----------|--------------|
| 2023 | 2.316 | 36 | 1.103 | 0 | 1 | 0 | 0 | 3.456 |
| 2024 | 3.425 | 182 | 571 | 0 | 17 | 19 | 0 | 4.214 |
| Total | 5.741 | 218 | 1.674 | 0 | 18 | 19 | 0 | 7.670 |

Selain pengendara R2, pelanggaran lalu lintas juga dilakukan oleh pengendara R4. Untuk pelanggaran lalu lintas oleh pengendara R4 justru mengalami penurunan jika dibandingkan tahun 2023. Jika pada tahun 2023, jumlah pelanggaran mencapai 6.355 pelanggaran, pada tahun 2024 menjadi 4.370 pelanggaran, menurun 1.985 atau 31,2%. Namun angkanya masih lebih besar dari pelanggaran lalu lintas yang dilakukan oleh pengendara R2.

Tabel 1.3. Jenis Pelanggaran R4 tahun 2023-2024

| No | Tahun | Tercapture | Jumlah pelanggaran | Ket |
|---------------|-------|----------------|--------------------|-----|
| 1 | 2023 | 439.590 | 6.355 | |
| 2 | 2024 | 325.065 | 4.370 | |
| Jumlah | | 764.655 | 10.725 | |

Untuk jenis pelanggaran lalu lintas yang banyak dilakukan oleh pengendara R4 adalah tidak menggunakan sabuk pengaman, melanggar marka rambu, menggunakan HP, dan larangan parkir.

Tabel 1.4. Jenis Pelanggaran yang dilakukan pengendara R4

| Tahun | Sabuk | Melawan arus | Marka rambu | Guna HP | Larangan parkir | Lain-lain | Jumlah |
|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|-----------------|-----------|---------------|
| 2023 | 5.600 | 0 | 743 | 12 | 0 | | 6.355 |
| 2024 | 3.331 | 0 | 875 | 118 | 46 | | 4.370 |
| Total | 8.931 | 0 | 1.618 | 126 | 46 | | 10.725 |

Berdasarkan hasil rekap Satlantas Polresta Samarinda, yang paling banyak melakukan pelanggaran di tinjau berdasarkan pendidikan, paling banyak dilakukan oleh pelajar SLTA, yang jumlahnya mengalami peningkatan jika dibandingkan dengan tahun 2023. Sedangkan pendidikan pelanggar lalu lintas yang paling banyak setelah pelajar SLTA adalah Sarjana dan Diploma. Anak-anak SD, SLTP dan putus sekolah ternyata ada yang terlibat pelanggaran lalu lintas.

Tabel 1.5. Jenis Pelanggar Lalu Lintas di tinjau berdasarkan pendidikan

| No | Tahun | Jumlah Gar | Pendidikan Pelanggar | | | | | | | |
|---------------|-------|---------------|----------------------|------------|--------------|------------|--------------|---------------|-----------|--|
| | | | SD | SLTP | SLTA | Diploma | Sarjana | Putus Sekolah | Lain-lain | |
| 1 | 2023 | 4.025 | 36 | 103 | 2.974 | 278 | 607 | 27 | | |
| 2 | 2024 | 7.570 | 67 | 147 | 5.549 | 558 | 1.193 | 56 | | |
| Jumlah | | 11.595 | 103 | 240 | 8.523 | 836 | 1.790 | 83 | | |

Sedangkan dari segi profesi, pelanggar lalu lintas yang paling banyak dilakukan oleh swasta, disusul oleh kalangan mahasiswa, pelajar, pengemudi, wiraswasta, PNS, pedagang, buruh, tani dan IRT.

Tabel 1.6. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas di tinjau dari segi profesi

| No | Tahun | Jumlah Gar | Pelajar | Maha siswa | PNS | TNI | Polri | BUMN | Swasta | Wira swasta | Pengemudi | Pedagang | Buruh | Tani | IRT | Lain-lain |
|---------------|-------|---------------|------------|--------------|------------|-----|-------|------------|--------------|-------------|------------|------------|------------|-----------|------------|------------|
| 1 | 2022 | 4.025 | 166 | 464 | 48 | - | - | 118 | 2.292 | 139 | 354 | 51 | 50 | 25 | 230 | 88 |
| 2 | 2023 | 7.570 | 751 | 751 | 125 | - | - | 156 | 4.364 | 294 | 464 | 98 | 71 | 33 | 603 | 161 |
| Jumlah | | 11.595 | 817 | 1.215 | 173 | - | - | 274 | 6.656 | 433 | 814 | 149 | 121 | 58 | 833 | 249 |

Untuk jenis pelanggar lalu lintas berdasarkan usia, paling banyak dilakukan oleh usia 17-65 tahun yang notabene sudah memiliki SIM. Satlantas Polresta Samarinda yang mengkategorikan usia pelanggaran dalam tujuh jenis.

1.7. Jenis Pelanggar Lalu Lintas berdasarkan usia

Journal Homepage : <https://ejurnal-copus.sespimpolri.id/jls/index>

| No | Tahun | Jumlah Gar | Usia Pelanggar | | | | | | | |
|---------------|-------|---------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|--|
| | | | 0-16 | 17-25 | 26-35 | 36-45 | 46-55 | 56-65 | 66 ke atas | |
| 1 | 2023 | 4.025 | 33 | 751 | 1.083 | 1.017 | 641 | 430 | 70 | |
| 2 | 2024 | 7.570 | 89 | 1.269 | 1.820 | 1.848 | 1.479 | 916 | 158 | |
| Jumlah | | 11.595 | 122 | 2.020 | 2.903 | 2.865 | 2.120 | 1.346 | 228 | |

Pelanggaran yang dilakukan oleh usia produktif tentunya menjadi fenomena yang cukup mengkhawatirkan karena rawan terjadi kecelakaan yang dapat menimbulkan kerugian secara material dan immaterial. Berdasarkan data dari Polresta Samarinda, untuk jenis pelanggaran lalu lintas, banyak dilakukan oleh pengendara minibus, disusul oleh pengendara motor. Sedangkan jenis kendaraan lain yang terlibat pelanggaran lalu lintas seperti bus, truk, pick up, jeep, sedan, mobil penumpang, taxi dan Ransus.

1.8. Jenis Pelanggaran Lalu Lintas Jenis Kendaraan

| No | Tahun | Jumlah Gar | Jenis Kendaraan | | | | | | | | | | | | |
|--------|-------|------------|-----------------|------|---------|----------|-------|-------|-----------------|------------|------|--------|--------|--------|-------|
| | | | Bus | Truk | Pick up | Mini bus | Jeep | Sedan | Mobil Penumpang | Metro Mini | Taxi | Roda 3 | Ransus | Roda 2 | |
| 1 | 2023 | 4.025 | 1 | 75 | 849 | 1.576 | 81 | 26 | 112 | - | 11 | - | 2 | 1.292 | |
| 2 | 2024 | 7.570 | 2 | 130 | 778 | 3.364 | 75 | 43 | 45 | - | 13 | - | 8 | 3.112 | |
| Jumlah | | | 11.595 | 3 | 205 | 1.627 | 4.940 | 156 | 69 | 157 | - | 24 | - | 10 | 4.404 |

Dari pelanggar lalu lintas di Kota Samarinda, paling banyak dilakukan oleh pria dibandingkan dengan wanita. Penelitian yang dilakukan oleh Luthfie, dkk (2025), menemukan bahwa pria cenderung lebih sering melakukan pelanggaran lalu lintas. Oleh karena itu, pria memiliki risiko kecelakaan lalu lintas yang lebih tinggi dibandingkan wanita karena pria cenderung melakukan pelanggaran lalu lintas.

1.9. Data pelanggaran dari jenis kelamin

| No | Tahun | Jumlah Gar | Jenis Kelamin | | Ket |
|--------|-------|------------|---------------|--------|-----|
| | | | Pria | Wanita | |
| 1 | 2023 | 4.025 | 3.350 | 675 | |
| 2 | 2024 | 7.570 | 5.770 | 1.800 | |
| Jumlah | | | 9.020 | 2.475 | |

Masih adanya pelanggaran lalu lintas di Kota Samarinda menunjukkan masih adanya perbuatan melakukan atau tidak melakukan sesuatu yang diancam dengan pidana pelanggaran berdasarkan Undang-Undang tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan sebagaimana yang telah diatur dalam Peraturan Polri Nomor 2 Tahun 2025 tentang Penindakan Pelanggaran lalu lintas dan angkutan jalan berdasarkan alat bukti rekaman elektronik.

Perilaku pengendara dapat diamati dari kondisi psikologisnya. Salah satu teori yang membahas tentang kondisi psikologis pengendara adalah teori perilaku terencana atau *Theory of Planned Behavior* (TPB) yang dikemukakan oleh Ajzen (1985) dari *Theory of Reasoned Action* (TRA) pada tahun 1975. TPB masih relevan untuk menilai perilaku manusia yang dipengaruhi oleh pertimbangan keyakinan terhadap kemungkinan konsekuensi atau atribut lain dari perilaku (keyakinan perilaku), keyakinan tentang harapan

normatif orang lain (keyakinan normatif), dan keyakinan tentang keberadaan faktor yang dapat memajukan atau menghambat kinerja perilaku (keyakinan kontrol).

Hubungan antara ketiga dimensi yang mempengaruhi niat dan perilaku dalam TPB, dapat diuraikan sebagai berikut:

1. Sikap atau *attitude*

Ajzen (2002) mengungkapkan bahwa sikap ditentukan oleh keyakinan terkait konsekuensi atas suatu perilaku, keyakinan terhadap penilaian subjektif suatu individu terhadap diri, lingkungan dan dunia sekitarnya. Sikap ini timbul sebagai akibat dari hubungan antara suatu perilaku tertentu dengan berbagai keuntungan, manfaat atau kerugian yang dihasilkan apabila individu melakukan perilaku tersebut.

Fishbein & Ajzen (2010) menggunakan istilah sikap untuk merujuk pada evaluasi objek, konsep atau perilaku di sepanjang dimensi berupa mendukung atau tidak menyukai, baik atau buruk, suka atau tidak suka.

2. Norma subjektif (*subjective norm*)

Norma subjektif mengacu pada rekomendasi atau larangan perilaku tertentu yang dikaitkan dengan konteks sosial umum. Hal itu adalah persepsi seseorang bahwa orang lain meresepkan, menginginkan, atau mengharapkan kinerja atau non kinerja dari perilaku tertentu (Fisbein & Ajzen, 2010). Istilah norma subjektif digunakan karena persepsi ini memiliki kemungkinan ya atau tidak, merefleksikan apa yang paling vital yang menurut orang lain sebenarnya perlu dilakukan. Dengan kata lain, persepsi individu terhadap harapan dari individu-individu lainnya yang mempunyai hubungan kuat atau pengaruh di dalam kehidupannya, mengenai suatu perilaku baik yang dilakukan maupun tidak. Norma subjektif dipengaruhi oleh keyakinan individu yang didapat atas pandangan orang lain disekitarnya terhadap objek perilaku yang berkaitan dengan individu atau dengan kata lain normative belief. Keyakinan normatif menimbulkan tekanan sosial yang dirasakan oleh individu atau dengan kata lain norma subjektif (Ajzen, 2002).

3. Persepsi kontrol perilaku (*perceived behavioral control*)

Ajzen (2002) menyatakan bahwa persepsi kontrol perilaku merupakan persepsi suatu individu terhadap kemudahan atau kesulitan yang dirasakan dalam mewujudkan atau melakukan suatu perilaku. Dalam menjelaskan hal ini, Ajzen membedakannya dengan konsep *locus of control* atau pusat kendali yang dikemukakan oleh Rotter pada tahun 1975 (Ramdhani, 2011). Pusat kendali berkaitan dengan keyakinan individu dalam segala situasi yang relatif stabil, keyakinan akan keberhasilan dalam melakukan segala hal, baik atas usahanya pribadi atau faktor lain di luar pribadinya. Sedangkan persepsi kontrol perilaku dapat berubah bergantung pada situasi dan jenis perilaku yang hendak dilakukan.

Persepsi kontrol perilaku ini dipengaruhi oleh keyakinan individu mengenai ketersediaan sumber daya baik berupa kompetensi, peralatan, dan kesempatan (*control belief strength*) yang mendukung atau menghambat suatu perilaku yang akan diperkirakan, serta besarnya fungsi sumber daya tersebut (*power of control factor*) dalam mewujudkan perilaku itu. Semakin kuatnya keyakinan terhadap ketersediaan dan kesempatan serta peranan sumber daya dalam melakukan suatu perilaku tertentu, maka semakin kuat persepsi kontrol terhadap perilaku individu tersebut. Dengan kontrol aktual yang dimiliki atas perilaku yang dilakukan, orang-orang pada akhirnya berharap untuk melaksanakan niat mereka ketika ada kesempatan. Kontrol perilaku ini bersama

dengan niat (*intention*) memiliki hubungan yang erat terhadap suatu perilaku yang dilakukan ataupun tidak (Ajzen, 2002).

4. Niat perilaku

Dalam TPB, niat atau *intention* merupakan komitmen seseorang untuk melakukan suatu tindakan. Niat adalah hasil dari kombinasi sikap terhadap suatu perilaku, norma subjektif dan kontrol perilaku yang dirasakan. Niat yang kuat akan membuat seseorang cenderung melakukan suatu perilaku dan berlaku begitu pula sebaliknya (Ajzen, 2002). Dalam menyelidiki perilaku orang dalam konteks psikologis transportasi pada penelitian-penelitian terdahulu, menunjukkan bahwa niat dapat mewakili perilaku aktual yang dilakukan seseorang dengan variasi yang beragam. Konstruksi TPB juga telah terbukti menjelaskan 40% hingga 70% dari varians dalam niat perilaku pelanggaran lalu lintas dan Niat perilaku menjelaskan 28,5% hingga 47% dari varians dalam perilaku pelanggaran berlalu lintas yang dilaporkan mandiri oleh responden (Xu dkk., 2023; Cristea dkk., 2013; Cheng dkk., 2021). Penelitian yang dilakukan oleh Putranto dan Kurniawan (2006) menemukan bahwa pengemudi sepeda motor sering melakukan tindakan-tindakan yang kurang mempertimbangkan keselamatan dirinya dan pengguna jalan lain walaupun menyadari bahwa perbuatannya menimbulkan potensi kecelakaan.

KESIMPULAN

Sepanjang dua tahun terakhir, ETLE di Kota Samarinda telah mencapture 764.655 kendaraan dan mencatat 18.385 jumlah pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara R2 dan R4 menunjukkan kesadaran untuk keselamatan pribadi yang masih rendah. Dari jumlah tersebut, pelanggaran lalu lintas yang terjadi di Kota Samarinda sepanjang dua tahun terakhir, didominasi oleh pengendara R4 sebanyak 10.725 pelanggaran. Dari jumlah tersebut, pelanggaran yang dilakukan pengendara R4 yaitu tidak memakai sabuk sebanyak 8.931 atau 83,2%. Sedangkan untuk pelanggaran lalu lintas oleh pengendara R2, sebanyak 7.660 pelanggaran, di dominasi oleh pengendara yang tidak memakai helm sebanyak 5.741 dari 7.660 pelanggaran atau 74,9%. Usia pelanggar lalu lintas di Kota Samarinda di banyak dilakukan oleh usia produktif, yaitu usia 17-55 tahun sebanyak 9.908 orang atau 85% dari jumlah pelanggaran lalu lintas. Dari segi pendidikan, banyak dilakukan oleh pelajar SLTA sebanyak 8.523 orang atau 73,5% dari total 11.595 jumlah pelanggaran. Profesi pelanggaran lalu lintas di Kota Samarinda, banyak dilakukan oleh swasta sebanyak 57,4% dari 11.595 pelanggaran. Jenis kendaraan yang banyak melakukan pelanggaran lalu lintas adalah minibus sebanyak 4.940 atau 42,6% dari total pelanggaran lalu lintas. Sedangkan berdasarkan gender, di Kota Samarinda, pelanggaran lalu lintas dominan dilakukan oleh pria, sebanyak 9.020 pelanggar atau 77,7%.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan sebelumnya, maka sara yang dapat disampaikan dalam penelitian ini adalah: Dengan tingginya pelanggaran lalu lintas pada usia produktif, maka perlu dilaksanakan sosialisasi kesadaran lalu lintas kepada *person to person*.

DAFTAR PUSTAKA

- Nurfauziah, R., & Krismani, H. (2021). *Perilaku Pelanggaran Lalu Lintas oleh Remaja ditinjau dari perspektif kontruksi sosial*. Jurnal Kolaborasi Resolusi Konflik Vo.3, No.1
- Sukesa, Ida Kade and Papyrakis, Elissaios (2023) "Hubungan Antara Pertumbuhan Ekonomi dan Infrastruktur Transportasi di Indonesia," Jurnal Ekonomi dan Pembangunan Indonesia: Vol. 23: No. 2, Article 3. DOI: 10.21002/jepi.2023.10
- Hukmia. (2015). *Pengaruh Aktivitas Komersial Terhadap Lalu Lintas di Koridor Jalan Perintis Kemerdekaan*. Makassar; Universitas Hasanuddin.
- Pardede, CRV., dkk. (2022). *Analisis Program Electronic Traffic Law Enforcement (ETLE) dalam rangka menciptakan Kamseltibcarlantas (Studi Kasus Kota Serang)*. Journal of Innovation Research and Knowledge Vol. 1 No. 8 Januari 2022.
- Ananda, Agus., dkk. (2025). *Analisis Penyebab Dan Dampak Pelanggaran Lalu Lintas Melawan Arus U-Turn Universitas Lampung*. Jurnal Kajian Hukum Dan Kebijakan Publik Vol. 2 No. 2 Januari – Juni 2025 Hal. 1005-1009 <https://jurnal.kopusindo.com/index.php/jkhkp>
- Sonmax, Atila.m dkk. (2022). *Analisis Perilaku Keselamatan Mengemudi (Safety Driving) Pada Pengemudi di PT. Leo Jaya Trans*. Binawan Student Journal (BSJ) Volume 4, Nomor 3, Desember 2022
- Achour, H., & Belloumi, M. (2016). *Investigating the causal relationship between transport infrastructure, transport energy consumption and economic growth in Tunisia*. Renewable and Sustainable Energy Reviews, 56, 988-998. doi: <https://doi.org/10.1016/j.rser.2015.12.023>.
- Holmgren, J., & Merkel, A. (2017). *Much ado about nothing? – A meta-analysis of the relationship between infrastructure and economic growth*. Research in Transportation Economics, 63, 13-26. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2017.05.001>.
- Khan, H., Khan, U., Jiang, L. J., & Khan, M. A. (2020). *Impact of infrastructure on economic growth in South Asia: Evidence from pooled mean group estimation*. The Electricity Journal, 33(5), 106735. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tej.2020.106735>.
- Pradhan, R. P., & Bagchi, T. P. (2013). *Effect of transportation infrastructure on economic growth in India: The VECM approach*. Research in Transportation Economics, 38(1), 139- 148. doi: <https://doi.org/10.1016/j.retrec.2012.05.008>.
- Saidi, S., Shahbaz, M., & Akhtar, P. (2018). *The long-run relationships between transport energy consumption, transport infrastructure, and economic growth in MENA countries*. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 111, 78-95. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2018.03.013>.
- Shi, Y., Guo, S., & Sun, P. (2017). *The role of infrastructure in China's regional economic growth*. Journal of Asian Economics, 49, 26-41. doi: <https://doi.org/10.1016/j.asieco.2017.02.004>.
- Wang, C., Lim, M. K., Zhang, X., Zhao, L., & Lee, P. T. W. (2020). *Railway and road infrastructure in the belt and road initiative countries: Estimating the impact*

of transport infrastructure on economic growth. Transportation Research Part A: Policy and Practice, 134, 288-307. doi: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.02.009>.

- Putranto, L.S. & Rostiana. (2017). *Pengaruh Faktor Sosial Ekonomi dan Riwayat Kecelakaan Terhadap Perilaku Berisiko Pengemudi Sepeda Motor Indonesia*. Jakarta: Universitas Tarumanegara.