Bab 4
HASIL DAN ANALISIS

Tujuan dari dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui bagaimana persepsi pengemudi tentang keselamatan dalam berkendara dijalanan, perilaku pengemudi dijalanan dan disamakan dengan keadaan lalu lintas dijalanan. Sehingga pada akhirnya didapatkan bagaimana persepsi pengemudi dilapangan tentang berkendara dan hasil rekamanan dari video kamera dan akan didapatkan perbandingan antara perilaku pengemudi dilapangan dan hasil video kamera yang diambil langsung.

4.1. Hasil dan Analisis

Penelitian dengan menggunakan analisis statistik deskriptif yaitu:

4.1.1 Uji Validitas dan Reabilitas

Uji validitas dan reabilitas berdasarkan survei kuisioner kali ini menggunakan uji validitas dan reabilitas dengan skala guttman. Skala guttman sendiri merupakan skala yang digunakan untuk mendapatkan jawaban dari responden yang bersifat tegas dan jelas. Penetapan dengan menggunakan skala guttman didasarkan dengan bobot pertanyaan yang digunakan dimana bobot yang digunakan berupa pembobotan 2 dan 3 jenis jawaban.

Uji validitas dan reabilitas ini selanjutnya akan dibandingkan dengan rtabel dimana rtabel dilihat berdasarkan jumlah sampel dalam kuisioner. Sampel yang digunakan pada kuisioner kali ini adalah sebanyak 100 responden sehingga jika dilihat dari rtabel maka digunakan rtabel = 0.195 yang selanjutnya akan dibandingan dengan uji yang dilakukan dengan program aplikasi dimana data dianggap valid jika rhitungan ≥ rtabel.

Hasil uji validitas dan reabilitas dari kuisioner:

Tabel 4.1. Hasil Uji Validitas Pengetahuan *Safety Riding* Pengendara

No Soal	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0.569	0.195	Valid
2	0.311	0.195	Valid
3	0.599	0.195	Valid
4	0.209	0.195	Valid
5	0.675	0.195	Valid
6	0.361	0.195	Valid
7	0.219	0.195	Valid
8	0.622	0.195	Valid
9	0.452	0.195	Valid

Tabel 4.2. Hasil Uji Validitas Perilaku *Safety Riding* Pengendara

No Soal	r hitung	r tabel	Keterangan
1	0.366	0.195	Valid
2	0.569	0.195	Valid
3	0.663	0.195	Valid
4	0.595	0.195	Valid
5	0.453	0.195	Valid
6	0.228	0.195	Valid
7	0.566	0.195	Valid
8	0.379	0.195	Valid
9	0.507	0.195	Valid
10	0.522	0.195	Valid
11	0.668	0.195	Valid
12	0.339	0.195	Valid
13	0.655	0.195	Valid
14	0.329	0.195	Valid
15	0.335	0.195	Valid
16	0.349	0.195	Valid

Hasil Uji Reabilitas dijelaskan sebagai berikut, untuk pengetahuan *safety riding* pengendara sepeda motor mendapatkan nilai cronbach's alpha sebesar 0.692 dan rtabel sebesar 0.195 yang mana artinya rhitung > rtabel dan datanya valid. Dan untuk perilaku *safety riding* pengendara sepeda motor mendapatkan nilai cronbach's alpha sebesar 0.732 dan rtabel sebesar 0.195 yang mana artinya rhitung > rtabel dan datanya valid.

4.1.2 Analisis Univariat

a. Gambaran Karakteristik Responden

Berdasarkan hasil penelitian yang dilaksanakan diketahui bahwa pengendara rata-rata berumur 31, 89 tahun, dengan simpangan baku 11,55304, pengendara paling muda berumur 17 tahun dan pengendara paling tua berumur 60 tahun.

1. Umur Pengendara

Tabel 4.3. Distribusi Frekuensi Umur Pengendara Sepeda Motor

Umur (Tahun)	Frekuensi	Persentase (%)
Muda (< 30 Tahun)	55	55.00
Tua (≥ 30 Tahun)	45	45.00
Total	100	100.00

Berdasarkan tabel tersebut menuliskan bahwa pengendara sebagian besar berusia kurang dari 30 tahun (sebanyak 55%) dan 45 orang pengendara berusia lebih dari 30 tahun (45%). Sehingga dapat dilihat bahwa pengendara sepeda motor diusia muda lebih banyak dibandingkan usia 3o tahun atau lebih.

2. Tingkat Pendidikan

Tabel 4.4. Distribusi Frekuensi Tingkat Pendidikan Pengendara Sepeda Motor

Tingkat Pendidikan	Frekuensi	Persentase (%)
Tidak Tamat	1	1.00
SD	6	6.00
SMP	16	16.00
SMA	70	70.00
AKADEMIK / PERGURUAN TINGGI	7	7.00
	100	100.00

Berdasarkan tabel diketahui bahwa tingkat pendidikan pengendara sepeda motor berdasarkan survei dengan sampel acak terbanyak adalah lulusan SMA

sebanyak 70 orang dengan persentase 70%, sebanyak 16 orang responden dengan tingkat pendidikan terakhir SMP, 7 orang responden dengan tingkat pendidikan terakhir perguruan tinggi, 6 orang responden dengan tingkat pendidikan akhir SD dan 1 orang tidak tamat sekolah. Sehingga rata-rata masyarakat yang diambil dengan sampel acak ini mempunyai pendidikan menengah keatas.

3. Masa Berkendara

Berdasarkan penelitian yang dilaksanakan yaitu melalui wawancara diketahui bahwa pengendara memiliki rata-rata berkendara 12.25 tahun, dengan simpangan baku 7.69543, masa berkendara minimum 3 tahun dan masa berkendara maksimumk 36 tahun.

Tabel 4.5. Distribusi Frekuensi Masa Berkendara Pengendara Sepeda Motor

Masa Berkendara (Tahun)	Frekuensi	Persentase (%)
Baru (< 6 Tahun)	27	27.00
Lama(≥ 6 Tahun)	73	73.00
Total	100	100.00

Berdasarkan tabel 4.5. didapatkan masa berkendara sepeda motor terbanyak adalah pengendara dengan masa berkendara lebih dari atau sama dengan 6 tahun sebanyak 73 pengendara dengan persentase 73% dan sisanya sebanyak 27 orang responden adalah pengendara dengan masa berkendara baru yaitu kurang dari 6 tahun.

4. Pengetahuan *Safety Riding* Pengendara

Setelah dilakukan wawancara kepada para pengendara sepeda motor mengenai pengetahuan *safety riding*, maka didapatkan hasil rata-rata skor pengetahuan pengendara 11.7000, dengan simpangan baku 3.87873.

Tabel 4.6. Distribusi Frekuensi Jawaban Pengendara tentang Pengetahuan *Safety Riding* Pengendara

No	Pernyataan	Benar		Salah	
		n	%	n	%
1	Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan	58	58%	42	42%
2	Berkendara dalam keadaan lelah dan mengantuk membahayakan	83	83%	17	17%
3	Pemeriksaan rutin dan berkala kendaraan sangat penting dilakukan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas	47	47%	53	53%
4	Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cidera pada saat terjadinya kecelakaan lalu lintas	91	91%	9	9%
5	Penerapan keselamatan berkendara diterapkan secara lengkap yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara	66	66%	34	34%
6	Fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK dipergunakan untuk bebas kena tilang dari petugas kepolisian	81	81%	19	19%
7	SIM yang sudah habis masa berlakunya tidak boleh digunakan	85	85%	15	15%
8	Pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm dengan jarak tempuh seperti apapun	60	60%	40	40%
9	Anak-anak sekolah wajib menggunakan helm	59	59%	41	41%

Dari tabel diatas tentang persepsi pengetahuan pengendara sepeda motor tentang *safety riding* didapatkan bahwa:

- Berkendara melawan arus dapat menyebabkan kecelakaan dijawab benar sebanyak 58% dan yang menjawab salah sebanyak 42%.
- Berkendara dalam keadaan lelah dan mengantuk membahayakan dijawab benar sebanyak 83% dan yang menjawab salah sebanyak 17%.
- Pemeriksaan rutin dan berkala kendaraan sangat penting dilakukan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas dijawab benar sebanyak 47% dan menjawab salah sebanyak 53%.

- Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cidera pada saat terjadinya kecelakaan lalu lintas dijawab benar sebanyak 91% dan menjawab salah sebanyak 9%.
- Penerapan keselamatan berkendara diterapkan secara lengkap yaitu sebelum, saat dan setelah berkendara dijawab benar sebanyak 66% dan menjawab salah sebanyak 34%.
- Fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK dipergunakan untuk bebas kena tilang dari petugas kepolisian dijawab benar sebanyak 81% dan menjawab salah sebanyak 19%.
- SIM yang sudah habis masa berlakunya tidak boleh digunakan dijawab benar sebanyak 85% dan menjawab salah sebanyak 15%.
- Pengendara sepeda motor wajib menggunakan helm dengan jarak tempuh seperti apapun dijawab benar sebanyak 60% dan menjawab salah sebanyak 40%.
- Anak-anak sekolah wajib menggunakan helm dijawab benar sebanyak 59% dan menjawab salah sebanyak 41%.

Dari analisis jawaban tersebut tentang pengetahuan pengendara sepeda motor tentang *safety riding* yang menjawab *favourable* diperoleh hasil pengendara yang menjawab dengan baik sebanyak > 80% yaitu pada pertanyaan: Berkendara dalam keadaan lelah dan mengantuk membahayakan (83%), Penggunaan alat pelindung diri kendaraan dapat meminimalkan cidera pada saat terjadinya kecelakaan lalu lintas (91%), Fungsi surat-surat kendaraan seperti SIM dan STNK dipergunakan untuk bebas kena tilang dari petugas kepolisian (81%), dan SIM yang sudah habis masa berlakunya tidak boleh digunakan (85%). Sedangkan pernyataan *unfavourable* yang menjawab pernyataan salah > 50% yaitu pada pernyataan: Pemeriksaan rutin dan berkala kendaraan sangat penting dilakukan untuk menghindari kecelakaan lalu lintas (53%).

Tabel 4.7. Distribusi Frekuensi Pengetahuan *Safety Riding* Pengendara Sepeda Motor

Pengetahuan	Frekuensi	Persentase (%)
Baik	71	71.00
Kurang	29	29.00
Total	100	100.00

Berdasarkan tabel 4.7. pengendara yang memiliki pengetahuan *safety riding* sepeda motor yang baik sebanyak 71 orang dengan persentase 71.00% dan sisanya sebanyak 29 orang dengan pengetahuan kurang baik.

5. Perilaku *Safety Riding* Pengendara

Setelah dilakukan wawancara dengan pengendara tentang perilaku *safety riding* maka didapatkan hasil rata-rata skor perilaku *safety riding* 30.5300, dengan simpangan baku 11.81986.

Tabel 4.8. Distribusi Frekuensi Jawaban Pengendara Tentang Perilaku *Safety Riding* Pengendara Sepeda Motor

No	Pertanyaan	Tidak Pernah		Jarang		Selalu	
		N	%	n	%	n	%
1	Apakah Anda selalu menyalakan lampu utama saat anda berkendara di siang hari?	26	26%	25	25%	49	49%
2	Apakah Anda sebelum berkendara selalu mengecek rem masih baik untuk digunakan atau tidak?	33	33%	18	18%	49	49%
3	Apakah Anda mengecek kedua kaca spion kendaraan sebelum berkendara?	27	27%	17	17%	56	56%
4	Apakah Anda memakai jaket pengaman pada saat berkendara?	20	20%	57	57%	23	23%
5	Apakah Anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara?	64	64%	26	26%	10	10%
6	Apakah Anda memakai sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara?	25	25%	60	60%	15	15%
7	Apakah Anda selalu menggunakan helm pada saat melakukan perjalanan?	4	4%	52	52%	44	44%

8	Apakah Anda selalu membawa kendaraan dengan kecepatan sedang saat melakukan perjalanan?	12	12%	41	41%	47	47%
9	Apakah Anda selalu memakai helm SNI saat Anda berkendara?	10	10%	29	29%	61	61%
10	Apakah Anda selalu memberikan helm SNI kepada penumpang Anda?	33	33%	28	28%	39	39%
11	Apakah Anda mengecek kedua ban Anda sebelum Anda berkendara?	34	34%	20	20%	46	46%
12	Apakah Anda selalu menggunakan lampu kanan ataupun lampu kiri pada saat Anda ingin menyimpang?	6	6%	5	5%	89	89%
13	Apakah Anda memeriksa komponen sepeda motor setelah berkendara?	48	48%	24	24%	28	28%
14	Apakah Anda tidak melawan arus saat melakukan perjalanan?	53	53%	10	10%	37	37%
15	Apakah Anda tidak memotong kendaraan yang berada di depan Anda?	50	50%	41	41%	9	9%
16	Apakah Anda tidak memotong kendaraan yang berada di depan menggunakan jalur disebelah Anda?	25	25%	60	60%	15	15%

Dari tabel diatas tentang persepsi perilaku *safety riding* pengendara sepeda motor didapatkan bahwa:

- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu menyalakan lampu utama saat anda berkendara di siang hari? Yang menjawab tidak pernah 26%, yang menjawab 25% dan menjawab selalu 49%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda sebelum berkendara selalu mengecek rem masih baik untuk digunakan atau tidak? Yang menjawab tidak pernah 33%, yang menjawab jarang 18% dan menjawab selalu 49%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda mengecek kedua kaca spion kendaraan sebelum berkendara? Yang menjawab tidak pernah 27%, yang menjawab jarang 17% dan menjawab selalu 56%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda memakai jaket pengaman pada saat berkendara? Yang menjawab tidak pernah 20%, yang menjawab jarang 57% dan menjawab selalu 23%.

- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara? Yang menjawab tidak pernah 64%, yang menjawab jarang 25% dan menjawab selalu 10%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda memakai sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara? Yang menjawab tidak pernah 25%, yang menjawab jarang 60% dan menjawab selalu 15%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu menggunakan helm pada saat melakukan perjalanan? Yang menjawab tidak pernah 4%, yang menjawab jarang 52% dan menjawab selalu 44%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu membawa kendaraan dengan kecepatan sedang saat melakukan perjalanan? Yang menjawab tidak pernah 12%, yang menjawab jarang 41% dan menjawab selalu 47%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu memakai helm SNI saat Anda berkendara? Yang menjawab tidak pernah 10%, yang menjawab jarang 29% dan menjawab selalu 61%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu memberikan helm SNI kepada penumpang Anda? Yang menjawab tidak pernah 33%, yang mejawab jarang 28% dan menjawab selalu 39%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda mengecek kedua ban Anda sebelum Anda berkendara? Yang menjawab tidak pernah 34%, yang menjawab jarang 20% dan menjawab selalu 46%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda selalu menggunakan lampu kanan ataupun lampu kiri pada saat Anda ingin menyimpang? Yang menjawab tidak pernah 6%, yang menjawab jarang 5% dan menjawab selalu 89%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda memeriksa komponen sepeda motor setelah berkendara? Yang menjawab tidak pernah 48%, yang menjawab jarang 24% dan menjawab selalu 28%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda tidak melawan arus saat melakukan perjalanan? Yang menjawab tidak pernah 53%, yang menjawab jarang 10% dan menjawab selalu 37%.

- Pada pertanyaan: Apakah Anda tidak memotong kendaraan yang berada di depan Anda? Yang menjawab tidak pernah 50%, yang menjawab jarang 41% dan menjawab selalu 9%.
- Pada pertanyaan: Apakah Anda tidak memotong kendaraan yang berada di depan menggunakan jalur disebelah Anda? Yang menjawab tidak pernah 25%, yang menjawab jarang 60% dan menjawab selalu 15%.

Dari analisis jawaban pengendara tentang perilaku *safety riding* pada pernyataan yang menjawab tidak pernah ≥ 50 % pada pernyataan: Apakah Anda selalu memakai sarung tangan saat berkendara? (64%), Apakah Anda tidak melawan arus saat melakukan perjalanan? (53%), dan Apakah Anda tidak memotong kendaraan yang berada di depan Anda? (50%). Pengendara yang menjawab jarang / kadang-kadang ≥ 50 % pada pernyataan: Apakah Anda memakai jaket pengaman pada saat berkendara? (57%), Apakah Anda memakai sepatu yang menutupi mata kaki Anda saat berkendara? (60%), Apakah Anda selalu menggunakan helm pada saat melakukan perjalanan? (52%), dan Apakah Anda tidak memotong kendaraan yang berada di depan menggunakan jalur disebelah Anda? (60%). Dan pengendara yang menjawab selalu ≥ 50 % pada pernyataan: Apakah Anda mengecek kedua kaca spion kendaraan sebelum berkendara? (56%), Apakah Anda selalu memakai helm SNI saat Anda berkendara? (61%), dan Apakah Anda selalu menggunakan lampu kanan ataupun lampu kiri pada saat Anda ingin menyimpang? (89%).

Tabel 4.9. Distribusi Frekuensi Perilaku *Safety Riding* Pengendara Sepeda Motor

Perilaku	Frekuensi	Persentase (%)
Aman	37	37.00
Cukup	33	33.00
Tidak Aman	30	30.00
Total	100	100.00

Berdasarkan tabel 4.9. diketahui bahwa persentase terbesar yaitu sebesar 37% didapatkan dari kategori perilaku *safety riding* yang aman yaitu sebanyak 37

responden, kemudian sebanyak 33 responden pengendara sepeda motor berperilaku cukup aman yaitu sebesar 33% dan persentase terkecil yaitu sebesar 30% yang didapatkan dari kategori perilaku *safety riding* yang tidak aman yaitu sebanyak 30 responden.

4.1.3 Analisis Bivariat

a. Hubungan Umur dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 4.10. Tabulasi Silang Hubungan Umur dengan Perilaku *Safety Riding*

Umur	Perilaku *Safety Riding*						Total		*p*-value
	Aman		Cukup		Tidak Aman				
	f	%	F	%	f	%	F	%	
Muda	14	25.5	23	41.8	18	32.7	55	100	0.023
Tua	23	51.1	10	22.2	12	26.7	45	100	
Total	37	37.0	33	33.0	30	30.0	100	100	

Berdasarkan tabel 4.10. dari 100 orang respoden yang menjawab pertanyaan diperoleh 55 pengendara sepeda motor yang berumur muda terdapat 18 orang (32.7%) melakukan perilaku tidak aman, 23 orang (41.8%) melakukan perilaku cukup aman dan sebanyak 14 orang (25.5%) melakukan perilaku yang aman. Sedangkan diperoleh 45 orang pengendara sepeda motor yang berumur tua dimana terdapat 12 orang (26.7%) melakukan perilaku tidak aman, 10 orang (22.2%) melakukan perilaku cukup aman dan 23 orang (51.1%) melakukan perilaku aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p-value* 0.023 ($p<0.05$) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara umur dengan perilaku berkendara atau dengan kata lain umur mempengaruhi seseorang untuk berkendara dengan baik ataupun sebaliknya.

b. Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 4.11. Tabulasi Silang Hubungan Tingkat Pendidikan dengan Perilaku *Safety Riding*

Tingkat Pendidikan	Perilaku *Safety Riding*						Total		*p*-value
	Aman		Cukup		Tidak Aman				
	f	%	F	%	F	%	F	%	
Tidak Tamat Sekolah	0	0	0	0	1	100	1	100	0.428
SD	4	66.7	0	0	2	33.3	6	100	
SMP	8	50.0	5	31.2	3	18.8	16	100	
SMA	23	32.9	25	35.7	22	31.4	70	100	
Perguruan Tinggi	2	28.6	3	42.9	2	28.6	7	100	
Total	37	37.0	33	33.0	30	30.0	100	100	

Berdasarkan tabel 4.11. diperoleh 1 pengendara yang tidak tamat sekolah melakukan perilaku yang tidak aman. Terdapat 6 pengendara dengan tingkat pendidikan akhir SD melakukan 4 perilaku aman dan 2 perilaku yang tidak aman. Terdapat 16 pengendara dengan tingkat pendidikan akhir SMP melakukan 8 perilaku aman, 5 perilaku yang cukup aman dan 3 perilaku yang tidak aman. Terdapat 70 pengendara dengan tingkat pendidikan akhir SMA melakukan 23 perilaku aman, 25 perilaku cukup aman dan 22 perilaku yang tidak aman. Dan terakhir 7 pengendara dengan tingkat pendidikan akhir perguruan tinggi melakukan 2 perilaku aman, 3 perilaku cukup aman dan 2 perilaku tidak aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p-value* 0.428 ($p>0.05$) maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara tingkat pendidikan akhir dengan perilaku berkendara atau dengan kata lain tingkat pendidikan tidak mempengaruhi seseorang untuk berkendara dengan baik ataupun sebaliknya.

c. Hubungan Lama Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 4.12. Tabulasi Silang Hubungan Lama Berkendara dengan Perilaku *Safety Riding*

Lama Berkendara	Perilaku *Safety Riding*								*p*-value
	Aman		Cukup		Tidak Aman		Total		
	f	%	F	%	F	%	F	%	
Baru	7	25.9	11	40.7	9	33.3	27	100	
Lama	30	41.1	22	30.1	21	28.8	73	100	0.362
Total	37	37.0	33	33.0	30	30.0	100	100	

Berdasarkan tabel 4.12. terdapat 27 orang pengendara baru dimana 7 orang melakukan perilaku berkendara yang aman, 11 orang melakukan perilaku berkendara yang cukup aman dan 9 orang melakukan perilaku berkendara yang tidak aman. Data selanjutnya terdapat 73 orang pengendara lama dimana 30 orang melakukan perilaku berkendara yang aman, 22 orang melakukan perilaku berkendara yang cukup aman dan 21 orang melakukan perilaku tidak aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p-value* 0.362 ($p>0.05$) maka dapat disimpulkan bahwa tidak ada hubungan yang signifikan antara masa berkendara dengan perilaku berkendara.

d. Hubungan Pengetahun *Safety Riding* dengan Perilaku *Safety Riding*

Tabel 4.13. Tabulasi Silang Hubungan Pengetahun *Safety Riding* dengan Perilaku *Safety Riding*

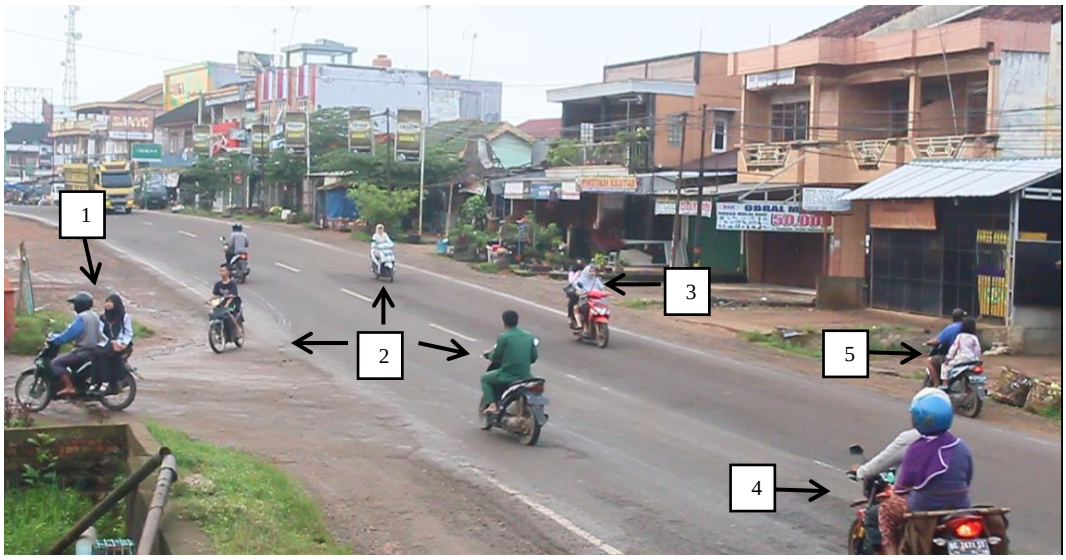
Pengetahuan *Safety Riding*	Perilaku *Safety Riding*								*p*-value
	Aman		Cukup		Tidak Aman		Total		
	f	%	F	%	f	%	F	%	
Baik	35	49.3	28	39.4	8	11.3	71	100	
Kurang	2	6.9	5	17.2	22	75.9	29	100	0
Total	37	37.0	33	33.0	30	30.0	100	100	

Berdasarkan tabel 4.13. terdapat 71 orang pengendara dengan pengetahuan *safety riding* yang baik dimana 35 orang pengendara melakukan perilaku berkendara yang aman, 28 orang melakukan perilaku berkendara yang cukup aman dan 8 orang melakukan perilaku berkendara yang tidak aman. Dan dari tabel tersebut didapatkan 29 orang dengan pengetahuan *safety riding* yang kurang dimana 2 orang melakukan perilaku berkendara yang aman, 5 orang melakukan perilaku berkendara yang cukup aman dan 22 orang melakukan perilaku berkendara yang tidak aman.

Hasil analisis uji statistik *Chi Square* didapatkan *p-value* 0 ($p<0.05$) maka dapat disimpulkan bahwa ada hubungan yang signifikan antara pengetahuan berkendara *safety riding* dengan perilaku berkendara atau dengan kata lain pengetahuan seseorang tentang bagaimana berkendara yang baik dapat mempengaruhi seseorang untuk berkendara dengan baik ataupun sebaliknya.

4.1.4 Hasil Interpretasi di Lapangan

Pada penelitian saat ini, perekaman menggunakan video kamera yang dipasang diberbagai macam titik untuk mendapatkan hasil maksimal dari perilaku pengendara dijalanan. Pada fokus penelitian kali ini perilaku pengendara yang diambil adalah perilaku pengendara yang tidak menggunakan helm yang terekam di kamera. Penelitian dilakukan pada 3 waktu pagi, siang dan sore dan dilakukan pada hari kerja.



Gambar 4.1. Perilaku Pengemudi 1

Pada Gambar 4.1. merupakan gambaran dari berbagai macam perilaku pengemudi dijalan Palembang-Banyuasin, dimana perilaku tersebut dijelaskan seperti berikut: pada Gambar 1 merupakan pengendara sepeda motor yang tidak memberikan helm kepada penumpangnya. Pada Gambar 2 merupakan pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm. Pada Gambar 3 merupakan pengendara dan penumpang yang tidak menggunakan helm. Pada Gambar 4 merupakan pengendara dan penumpang yang menggunakan helm. Dan pada Gambar 5 merupakan pengendara dan penumpang yang tidak menggunakan helm serta melawan arus lalu lintas. Dari 5 ilustrasi gambar tersebut, 1 diantaranya adalah pengendara yang yang memiliki perilaku baik yaitu menggunakan helm saat berkendara lalu lintas dan selebihnya merupakan contoh perilaku pengemudi yang tidak baik karena dapat membahayakan dirinya sendiri, penumpangnya serta pengemudi lainnya. Gambar diatas merupakan gambar dari video rekaman yang diambil di pagi hari.

Gambar 4.2. Perilaku Pengemudi 2

Gambar 4.2. menggambarkan tentang 3 macam perilaku pengemudi dijalanan yang dijelaskan sebagai berikut. Pada tanda panah nomor 1 merupakan

perilaku pengemudi yang tidak memberikan helm kepada penumpang. Pada tanda panah nomor 2 merupakan perilaku pengemudi yang melawan arus dan tidak menggunakan helm. Dan pada tanda panah nomor 3 merupakan perilaku pengemudi yang tidak menggunakan helm dan tidak memberikan helm kepada penumpang. Ketiga perilaku ini merupakan contoh perilaku pengemudi yang tidak baik karena dapat membahayakan mereka maupun pengemudi lainnya. Gambar ini diambil dari video rekaman yang diambil di siang hari pada daerah Banyuasin.

Dari hasil rekaman video kamera pada 3 jam sibuk. Selama per 15-30 menit. untuk waktu selama 15 menit di jam sibuk pagi terdapat 286 pengendara sepeda motor yang melintasi jalan dan 134 tidak memberikan helm kepada penumpang dan diantaranya 78 pengendara tidak menggunakan helm, 12 pengendara terlihat melawan arus dan 20 pengendara terlihat memotong kendaraan lain. Pada jam sibuk siang terdapat 248 pengendara sepeda motor yang melintasi jalan dimana terdapat 185 pengendara tidak menggunakan helm dan 135 diantaranya membawa penumpang dan tidak memberikan helm pada penumpang sehingga sebanyak 135 pengendara tidak menggunakan helm dan memberikan helm pada penumpang, 13 orang pengendara terlihat melawan arus dan 20 pengendara terlihat memotong kendaraan yang ada didepannya. Pada jam sibuk sore terdapat 427 pengendara sepeda motor yang melintas pada simpang Kedondong Raye dimana terdapat 215 pengendara yang tidak menggunakan helm dan 142 diantaranya pengendara yang tidak memberikan helm pada penumpang, serta 115 pengendara yang menggunakan helm. Dimana para pengendara tersebut terdapat 23 orang yang melawan arus dan 37 orang yang memotong kendaraan yang ada didepannya.

Tabel 4.14. Hasil Interpretasi di Lapangan

Perilaku	Waktu		
	Pagi	Siang	Sore
Tidak Menggunakan Helm	540	463	673
Tidak Memberikan Helm pada Penumpang	583	472	786
Tidak Menggunakan Helm dan Tidak Memberikan Helm pada Penumpang	265	328	626
Melawan Arus	67	42	72
Menggunakan helm	1176	986	975

Dari hasil interpretasi ini terlihat bahwa para pengendara sepeda motor yang melalui jalan Palembang-Banyuasin cukup padat, diwaktu pagi, siang hingga sore hari. Berdasarkan survey rekamanan video dilapangan pengendara yang menggunakan helm nampak lebih sedikit dibandingkan dengan pengendara yang tidak menggunakan helm. Pengendara yang menggunakan helm pada waktu pagi sebanyak 1176 pengendara, 540 pengendara tidak menggunakan helm, 583 pengendara tidak memberikan helm pada penumpang, 265 pengendara yang tidak menggunakan helm dan memberikan helm pada penumpang serta 67 pengendara melawan arus. Pada siang harinya pengendara yang tidak menggunakan helm menurun menjadi 463 dan naik kembali disore hari sebanyak 673. Pengendara yang menggunakan helm terus menurun dari pagi hingga sore, dimana siang sebanyak 986 pengendara dan sore sebanyak 975 pengendara. Pada siang hari pengendara yang tidak memberikan helm pada penumpang menurun menjadi 472 dan naik kembali menjadi 786 pengendara.