

## BAB 4

### HASIL DAN ANALISIS

#### 4.1 Karakteristik Responden

##### 1. Kelompok Umur

Berdasarkan survey yang telah dilakukan terdapat beberapa karakteristik umur pengendara dibawah umur dikota Palembang. Pada Tabel 4.1 menunjukan persentase umur pengendara sepeda motor dibawah umur dikota Palembang.

Tabel 4.1 Kelompok umur pengguna kendaraan bermotor dibawah umur

No	Kelompok Umur	Frekuensi	Persentase
1	14 tahun	2	2 %
2	15 tahun	24	25 %
3	16 tahun	40	41,7 %
4	17 tahun	30	31,3 %
Total		96	100 %

Berdasarkan Tabel 4.1 di dapatkan bahwa terdapat sebanyak 68,7% pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang dengan 2 % berusia 14 tahun, 25% berusia 15 tahun dan 41,7% berusia 16 tahun. Hal ini disebabkan oleh mayoritas pelajar yang menjadi subjek penelitian masih duduk di kelas X dan XI yang berusia seperti hasil penelitian.

##### 2. Jenis Kelamin

Berdasarkan survey yang telah dilakukan terdapat perbedaan jumlah pengguna sepeda motor dibawah umur antara laki-laki dan perempuan. Pada Tabel 4.2 menunjukan persentase jenis Kelamin pengendara sepeda motor dibawah umur dikota Palembang.

Tabel 4.2 Jenis kelamin pengguna kendaraan bermotor dibawah umur

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Laki-laki	76	79,2 %
2	Perempuan	20	21,8 %
	Total	96	100 %

Jenis kelamin pengguna kendaraan bermotor di bawah umur laki-laki lebih banyak menggunakan sepeda motor dengan 79,2%. Sedangkan perempuan lebih sedikit dengan 21,8 % dikarenakan mayoritas anak perempuan lebih memilih untuk menggunakan angkutan umum ataupun di antar oleh keluarganya.

### 3. Kepemilikan SIM

Kepemilikan SIM menjadi salah satu karakteristik yang dinilai dapat mempengaruhi perilaku berkendara seseorang saat berlalu lintas. Namun untuk mendapat SIM terdapat syarat umum yaitu minimal 17 tahun. Pada Tabel 4.3 menunjukkan persentase kepemilikan SIM pengendara sepeda motor dibawah umur dikota Palembang.

Tabel 4.3 Kepemilikan SIM pengguna kendaraan bermotor dibawah umur

No	Jenis Kelamin	Frekuensi	Persentase
1	Ada	29	30,2 %
2	Tidak Ada	67	69,8 %
	Total	96	100 %

Hasil penelitian menunjukkan sebanyak 69,8% responden belum memiliki SIM dan sebanyak 30,2% responden telah memiliki SIM. Pada responden yang telah memiliki SIM yaitu yang telah berusia 17 tahun. Hal ini dikarenakan usia responden penelitian mayoritas yang di bawah umur sehingga belum mencukupi usia minimal pembuatan SIM.

## 4.2 Persepsi Perilaku Berkendara

### 1. Pengetahuan Berkendara

#### a. Uji Validitas Pengetahuan Berkendara

Pengujian validitas pengetahuan berkendara dapat dilihat pada Tabel 4.4 data hasil penelitian pengetahuan berkendara yang di uji validitas dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.5 Hasil uji validitas pengetahuan berkendara

<b>Pengetahuan Berkendara</b>	<b>R Tabel</b>	<b>R Hitung</b>	<b>Perbandingan</b>	<b>Ket</b>
Pengetahuan Kepemilikan SIM yang sah	0.200	0.363	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan pemasangan pelat nomor kendaraan	0.200	0.363	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan kelengkapan teknis kendaraan sepeda motor	0.200	0.363	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan aturan rambu lalu lintas	0.200	0.328	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan aturan batas kecepatan maximal dan minimal saat berkendara	0.200	0.334	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan kepemilikan STNK pada kendaraan	0.200	0.328	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan penggunaan helm SNI	0.200	0.459	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan penyalaan lampu utama di siang hari	0.200	0.328	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan memberi isyarat lampu pada saat berbelok atau berbalik arah	0.200	0.459	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan pengendara sepeda motor tidak boleh sembarangan pindah jalur	0.200	0.404	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan pengendara wajib mengemudikan kendaraan dengan penuh konsentrasi	0.200	0.459	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Pengetahuan batas penumpang maksimal pada sepeda motor	0.200	0.404	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid

Dari Tabel 4.5 dapat disimpulkan bahwa pertanyaan-pertanyaan tersebut mengenai perilaku berkendara pada pengendara sepeda motor dibawah umur memiliki nilai  $R$  hitung yang lebih besar dari  $R$  Tabel yaitu 0,200, sehingga dapat dikatakan bahwa pertanyaan-pertanyaan tersebut valid.

b. Uji Reabilitas Pengetahuan Berkendara

pengujian reabilitas pengetahuan berkendara dapat dilihat pada Tabel 4.6. data hasil penelitian pengetahuan berkendara yang di uji validitas menggunakan SPSS dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.6 Hasil uji reabilitas pengetahuan berkendara

Aspek Uji	Alpha	Indikator Alpha	Perbandingan	Ket
	Cronbach Hasil ( $R_{Hasil}$ )	Cronbach ( $R_{Indikator}$ )		
Pengetahuan Berkendara	0.691	0.60	$R_{hasil} > R_{indikator}$	valid

Dari Tabel 4.6 dapat disimpulkan bahwa aspek pengetahuan berkendara pada pengendara sepeda motor dibawah umur memiliki nilai *alpha Cronbach* yang lebih besar dari 0.60, sehingga dapat dikatakan bahwa aspek tersebut memiliki nilai yang reliabel.

C. Hasil Penilaian Responden

Adapun hasil penilaian responden terhadap pengetahuan berkendara dapat dilihat pada tabel 4.7 berikut.

Tabel 4.7 Hasil Penilaian Responden Berdasarkan Tingkat Pengetahuan berkendara

No	Pengetahuan Berkendara	Jumlah Responden	
		Tahu	Tidak Tahu
1	Saya mengetahui pengendara kendaraan bermotor wajib memiliki SIM yang sah	94	2
2	Saya mengetahui setiap kendaraan bermotor wajib dipasang tanda nomor kendaraan	94	2

3	Saya mengetahui kelengkapan teknis kendaraan sepeda motor	94	2
4	Saya mengetahui aturan rambu lalu lintas	95	1
5	Saya mengetahui aturan batas kecepatan maximal dan minimal saat berkendara	68	28
6	Saya mengetahui kendaraan wajib dilengkapi surat tanda kendaraan bermotor (STNK)	95	1
7	Saya mengetahui pengendara sepeda motor wajib mengenakan helm standar nasional	93	3
8	Saya mengetahui pengendara motor wajib menyalakan lampu utama pada siang hari	95	1
9	Saya mengetahui pengendara wajib memberi isyarat lampu pada saat berbelok atau berbalik arah	93	3
10	Saya mengetahui pengendara sepeda motor tidak boleh sembarangan pindah jalur	80	16
11	Saya mengetahui pengendara wajib mengemudikan kendaraan dengan penuh konsentrasi	93	3
12	Saya mengetahui batas penumpang maksimal pada sepeda motor	80	16

Dari Tabel 4.7 di ketahui bahwa sebanyak 94 orang mengetahui bahwa pengendara kendaraan bermotor wajib memiliki SIM yang sah, contohnya SIM C pada pengendara sepeda motor namun hal ini tidak sesuai dengan kepemilikan SIM oleh pengendara sepeda motor di bawah umur dari total 96 responden hanya 29 orang yang memiliki SIM C dan sisanya tidak memiliki SIM C, sebanyak 94 orang juga mengetahui kewajiban bahwa setiap kendaraan wajib di pasang tanda nomor kendaraan atau pelat nomor kendaraan dan juga mengetahui kelengkapan-kelengkapan teknis kendaraan sepeda motor yang sesuai dengan peraturan seperti kaca spion, lampu utama, lampu rem, klakson, pengukur kecepatan dan knalpot.

Sebanyak 95 orang mengetahui aturan-aturan rambu-rambu lalu lintas seperti marka jalan, rambu peringatan, rambu petunjuk, rambu larangan dan sebagainya namun hal ini tidak sesuai dengan masih di temukannya pelanggaran menrobos lampu merah saat berkendara oleh pengendara sepeda motor di bawah umur yang di lakukan oleh 70 orang , sebanyak 95 orang juga mengetahui bahwa kendaraan bermotor wajib dilengkapi dengan surat tanda kendaraan bermotor atau STNK, serta mengetahui kewajiban untuk menyalakan lampu utama pada saat siang hari hal ini bertujuan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan saat berkendara namun pada perilaku di lapangan di temukan sebanyak 83 orang tidak menghidupkan lampu utama saat berkendara.

Sebanyak 93 orang mengetahui bahwa pengendara sepeda motor wajib mengenakan helm SNI saat berkendara hal ini dilakukan untuk mengurangi resiko terjadinya cedera pada saat kecelakaan namun pada perilaku di lapangan di temukan sebanyak 139 orang tidak menggunakan helm saat berkendara dan perilaku tidak menggunakan helm saat berkendara banyak terjadi saat sore hari ketika tidak ada polisi yang berjaga, sebanyak 93 orang juga mengetahui kewajiban untuk memberi isyarat lampu pada saat berbelok atau berbalik arah pada saat berkendara, dan mengetahui kewajiban untuk mengemudikan kendaraan dengan penuh konsentrasi contohnya tidak menggunakan telepon genggam, tidak mengantuk, dalam keadaan sadar dan sebagainya namun pada perilaku di lapangan di temukan sebanyak 58 orang masih menggunakan telepon genggam saat berkendara.

Sebanyak 68 orang mengetahui batas kecepatan maksimal kendaran dan minimal saat berkendara di jalan perkotaan, hal ini di sebabkan kurangnya rambu-rambu batas kecepatan di jalan raya. Dan 80 orang mengetahui bahwa pengendara diperbolehkan berpindah-pindah jalur secara sembarangan saat berkendara hal ini di lakukan untuk mengurangi resiko terjadinya kecelakaan di jalan raya, serta mengetahui batas penumpang maksimal pada sepeda motor yaitu 1 orang.

2. Persepsi Perilaku Berkendara.
  - a. Uji Validitas Pengetahuan Berkendara

Pengujian validitas perilaku berkendara dapat dilihat pada Tabel 4.8 data hasil penelitian persepsi perilaku berkendara yang di uji validitas dapat di lihat pada lampiran.

Tabel 4.8 Hasil uji validitas persepsi perilaku berkendara

<b>Pengetahuan Berkendara</b>	<b>R Tabel</b>	<b>R Hitung</b>	<b>Perbandingan</b>	<b>Ket</b>
Perilaku menerobos lampu merah	0.200	0.437	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning pada lampu lalu lintas	0.200	0.395	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid

Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara	0.200	0.505	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	0.200	0.482	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lainnya	0.200	0.365	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti	0.200	0.405	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	0.200	0.468	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar)	0.200	0.346	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku mengemudi dengan kecepatan tinggi	0.200	0.371	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku memakai helm saat berkendara	0.200	0.437	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku menggunakan <i>hand-phone</i> saat berkendara	0.200	0.361	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang	0.200	0.424	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid

Dari Tabel 4.8 dapat disimpulkan bahwa aspek perilaku berkendara berkendara pada pengendara sepeda motor dibawah umur memiliki nilai R hitung yang lebih besar dari R Tabel yaitu 0,200, sehingga dapat dikatakan bahwa aspek perilaku berkendara tersebut valid.

b. Uji Reabilitas Perilaku Berkendara

Pengujian reabilitas perilaku berkendara dapat dilihat pada Tabel 4.9 data hasil penelitian perilaku berkendara yang di uji validitas menggunakan SPSS dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.9 Hasil uji reabilitas perilaku berkendara

Aspek Uji	Alpha Cronbach Hasil ( $R_{Hasil}$ )	Indikator Alpha Cronbach ( $R_{Indikator}$ )	Perbandingan	Ket
Perilaku Berkendara	0.774	0.60	$R_{hasil} > R_{indikator}$	valid

Dari Tabel 4.9 dapat disimpulkan bahwa aspek perilaku berkendara pada pengendara sepeda motor dibawah umur memiliki nilai *alpha Cronbach* yang lebih besar dari 0.60, sehingga dapat dikatakan bahwa aspek tersebut memiliki nilai yang reliabel.

### C. Persepsi Perilaku Berkendara

Adapun hasil penilaian responden terhadap persepsi perilaku berkendara dapat dilihat pada tabel 4.10 berikut.

Tabel 4.10 Hasil Penilaian Responden Berdasarkan Tingkat Perilaku berkendara

Aspek Perilaku	Jumlah Responden				
	STS	TS	RG	S	SS
Perilaku menerobos lampu merah	12	32	16	34	2
Perilaku menambah kecepatan saat lampu kuning pada lampu lalu lintas	14	31	20	21	10
Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara	24	15	23	25	9
Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	11	21	24	24	16
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan	10	18	20	36	12
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	21	15	17	22	21
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	9	18	20	20	29
Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar)	46	12	20	8	10
Perilaku tidak menghidupkan lampu utama saat berkendara	14	18	21	31	12
Perilaku memakai helm saat berkendara	5	18	19	26	28
Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara	47	13	8	23	5
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang	20	26	22	6	22



d. Standar Deviasi

Adapun nilai mean dan standar deviasi dari persepsi perilaku berkendara pengendara sepeda motor di bawah umur dapat dilihat pada pada Tabel 4.11 di bawah ini.

Tabel 4.11 Standar Deviasi

<b>Perilaku</b>	<b>Mean</b>	<b>Standar deviasi</b>	<b>N</b>
Perilaku menerobos lampu merah	2,81	1,11	96
Perilaku menambah kecepatan saat lampu kuning pada lampu lalu lintas	2,81	1,23	96
Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara	2,79	1,32	96
Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	3,13	1,26	96
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan	3,22	1,20	96
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	3,07	1,46	96
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	3,43	1,34	96
Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar)	2,20	1,39	96
Perilaku tidak menghidupkan lampu utama saat berkendara	3,09	1,26	96
Perilaku memakai helm saat berkendara	3,56	1,23	96
Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara	2,22	1,40	96
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang	2,83	1,44	96

Dari Tabel 4.10 dapat diketahui bahwa terdapat perilaku-perilaku yang di lakukan oleh pengendara sepeda motor di bawah umur di kota Palembang. Dalam perilaku tidak memberikan tanda saat berbelok ataupun berhenti memiliki nilai mean 3,07 dan memiliki standar deviasi 1,46 didapatkan sebanyak 21 orang berperilaku tidak pernah memberikan tanda (lampu sen) saat berbelok ataupun berhenti, sebanyak 22 orang sesekali tidak memberikan tanda (lampu sen) saat berhenti atau berbelok saat lalu lintas sepi hal ini di sesuai dengan adanya perilaku tidak memberikan tanda berbelok saat berkendara yang di lakukan oleh 66 orang saat berkendara, sebanyak 17 orang berperilaku kadang-kadang pernah tidak memberikan

tanda (lampu sen) ketika berbelok ataupun berhenti, sebanyak 15 orang pernah tidak memberikan tanda (lampu sen) saat berbelok atau berhenti dikarenakan lupa. Sebanyak 21 orang selalu memberikan tanda (lampu sen) saat berbelok atau berhenti.

Perilaku berkendara lebih dari 1 penumpang memiliki nilai mean yaitu 2,83 dan standar deviasi 1,44 didapatkan sebanyak 20 orang tidak pernah sama sekali berperilaku berkendara lebih dari 1 penumpang, sebanyak 26 orang pernah sesekali saat kondisi terdesak saja berkendara lebih dari 1 penumpang, sebanyak 22 orang kadang-kadang berperilaku berkendara lebih dari 1 penumpang, sebanyak 6 orang berkendara lebih dari 1 penumpang pada saat berkendara jika keadaan sepi dan aman saja dan 22 orang berperilaku selalu berkendara lebih dari satu penumpang saat berkendara hal ini sesuai dengan adanya perilaku berkendara lebih dari 1 penumpang yang dilakukan oleh pengendara sepeda motor di bawah umur di kota Palembang saat berkendara dilakukan oleh 39 orang.

Perilaku menggunakan telepon genggam saat berkendara memiliki nilai mean yaitu 2,22 dan standar deviasi yaitu 1,40 di temukan sebanyak 47 orang tidak pernah sama sekali menggunakan telepon genggam saat berkendara sepeda motor. Sebanyak 13 orang sesekali pernah menggunakan telepon genggam saat berkendara ketika kondisi terdesak. Sebanyak 8 orang kadang-kadang menggunakan telepon genggam saat berkendara sepeda motor. Sebanyak 23 orang menggunakan telepon genggam saat berkendara jika keadaan sepi dan aman saja. Sebanyak 5 orang selalu menggunakan telepon genggam saat berkendara sepeda motor di jalan hal ini sesuai dengan di temukan nya sebanyak 58 orang menggunakan telepon genggam saat berkendara di jalan raya.

Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar) memiliki nilai mean yaitu 2,20 dan standar deviasi yaitu 1,39 di temukan sebanyak 46 orang tidak pernah sama sekali mendahului dari bahu jalan (trotoar) saat berkendara. Sebanyak 12 orang sesekali pernah mendahului dari bahu jalan saat terdesak saja. Sebanyak 20 orang kadang-kadang mendahului dari bahu jalan saat berkendara. Sebanyak 8 orang pernah mendahului dari bahu jalan saat berkendara ketika keadaan macet. Sebanyak 10 orang berperilaku selalu mendahului dari bahu jalan saat berkendara. Hal ini di

buktikan dengan tidak adanya di temukan perilaku mendahului dari bahu jalan di lokasi penelitian di karenakan tingginya bahu jalan di lokasi penelitian.

Perilaku merubah kecepatan secara mendadak memiliki nilai mean yaitu 3,43 dan standar deviasi yaitu 1,34 di temukan sebanyak 9 orang tidak pernah sama sekali merubah kecepatan secara mendadak saat berkendara sepeda motor di jalan raya. Sebanyak 18 orang sesekali pernah menambah kecepatan secara mendadak saat lalu lintas sepi saja. Sebanyak 20 orang kadang-kadang merubah kecepatan secara mendadak saat berkendara sepeda motor di jalan raya. Sebanyak 20 orang menambah kecepatan secara mendadak saat berkendara ketika sedang menyalip kendaraan lain saja. Sebanyak 29 orang selalu menambah kecepatan secara mendadak saat berkendara sepeda motor ketika menyalip atau pada saat lalu lintas sepi.

### 3. Persepsi Kecepatan Berkendara

#### a. Uji Validitas Kecepatan Berkendara

Pengujian validitas perilaku berkendara dapat dilihat pada Tabel 4.11 data hasil penelitian persepsi perilaku berkendara yang di uji validitas dapat di lihat pada lampiran.

Tabel 4.11 Hasil uji validitas persepsi perilaku berkendara

<b>Pengetahuan Berkendara</b>	<b>R Tabel</b>	<b>R Hitung</b>	<b>Perbandingan</b>	<b>Ket</b>
Perilaku Berkendara Dengan Kecepatan Rendah ( < 30 Km/Jam )	0.200	0.801	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku Berkendara Dengan Kecepatan Sedang ( 31 Km/Jam – 50 Km/Jam)	0.200	0.304	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid
Perilaku Berkendara Dengan Kecepatan Tinggi ( >50 Km/Jam )	0.200	0.629	$R_{tabel} < R_{hitung}$	valid

Dari Tabel 4.11 dapat disimpulkan bahwa aspek kecepatan berkendara berkendara pada pengendara sepeda motor dibawah umur memiliki nilai R hitung yang lebih besar dari R Tabel yaitu 0,200, sehingga dapat dikatakan bahwa aspek perilaku berkendara tersebut valid.

b. Uji Reabilitas Kecepatan Berkendara

Pengujian reabilitas perilaku berkendara dapat dilihat pada Tabel 4.12 data hasil penelitian perilaku berkendara yang di uji validitas menggunakan SPSS dapat dilihat pada lampiran.

Tabel 4.12 Hasil uji reabilitas perilaku berkendara

Aspek Uji	Alpha	Indikator Alpha	Perbandingan	Ket
	Cronbach Hasil ( $R_{Hasil}$ )	Cronbach ( $R_{Indikator}$ )		
Perilaku Berkendara	0.733	0.60	$R_{hasil} > R_{indikator}$	valid

Dari Tabel 4.12 dapat disimpulkan bahwa aspek kecepatan berkendara pada pengendara sepeda motor dibawah umur memiliki nilai *alpha Cronbach* yang lebih besar dari 0.60, sehingga dapat dikatakan bahwa aspek tersebut memiliki nilai yang reliabel.

C. Persepsi Kecepatan Berkendara

Adapun hasil penilaian responden terhadap persepsi kecepatan berkendara dapat dilihat pada tabel 4.13 berikut.

Tabel 4.13 Hasil Penilaian Responden Berdasarkan kecepatan berkendara

Aspek Perilaku	Jumlah Responden				
	STS	TS	RG	S	SS
Perilaku Berkendara Dengan Kecepatan Rendah (< 30 Km/Jam)	24	15	23	25	9
Perilaku Berkendara Dengan Kecepatan Sedang (31 Km/Jam – 50 Km/Jam)	5	18	19	26	28
Perilaku Berkendara Dengan Kecepatan Tinggi (>50 Km/Jam)	21	15	17	22	21

Pada Tabel 4.13 dapat di ketahui bahwa sebanyak 24 orang tidak pernah sama sekali berkendara dengan kecepatan rendah di bawah 30 km/jam. Sebanyak 15 orang sesekali pernah saat keadaan lalu lintas padat berkendara dengan kecepatan di bawah 30 km/jam. Sebanyak 23 orang kadang-kadang berkendara dengan kecepatan di bawah 30 km/jam. Sebanyak 25 orang berkendara dengan kecepatan di bawah 30 km/jam jika tidak sedang buru-buru saja. Sebanyak 9 orang selalu berkendara dengan kecepatan rendah yaitu di bawah 30 km/jam.

Sebanyak 5 orang tidak pernah sama sekali berkendara dengan kecepatan sedang di antara 31 km/jam sampai dengan 50 km/jam. Sebanyak 18 orang sesekali pernah saat keadaan lalu lintas tidak terlalu padat berkendara dengan kecepatan sedang di antara 31 km/jam sampai dengan 50 km/jam. Sebanyak 19 orang kadang-kadang berkendara dengan kecepatan sedang di antara 31 km/jam sampai dengan 50 km/jam. Sebanyak 26 orang berkendara dengan kecepatan sedang di antara 31 km/jam sampai dengan 50 km/jam jika tidak sedang terdesak. Sebanyak 28 orang selalu berkendara dengan kecepatan sedang di antara 31 km/jam sampai dengan 50 km/jam.

Sebanyak 21 orang tidak pernah sama sekali berkendara dengan kecepatan tinggi diatas 50 km/jam. Sebanyak 15 orang sesekali berkendara dengan kecepatan tinggi diatas 50 km/jam saat keadaan terdesak saja. Sebanyak 17 orang kadang-kadang berkendara dengan kecepatan tinggi diatas 50 km/jam. Sebanyak 22 orang berkendara dengan kecepatan tinggi diatas 50 km/jam saat kondisi lalu lintas sepi atau aman saja. Sebanyak 21 orang selalu berkendara dengan kecepatan tinggi diatas 50 km/jam.

### **4. 3. Perilaku Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur**

Analisa ini bertujuan untuk melihat perilaku pengendara sepeda motor dibawah umur dikota Palembang. Sehingga dari perilaku tersebut didapat perilaku aktual sehari-hari pengendara sepeda umur dikota Palembang. Kemudian dapat dibandingkan dengan konsep perilaku responden agar didapat tujuan penelitian. Adapun aspek yang di tinjau pada penelitia ini adalah perilaku dan jumlah pengendara sepeda motor dibawah umur di kota Palembang.

## 1 Jumlah Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur

Pada data ini dilakukan penghitungan terhadap jumlah pengendara sepeda motor dibawah umur di lokasi titik penelitian. Dilakukan pada pagi dan sore hari. Data jumlah pengendara sepeda motor dibawah umur dapat dilihat pada Tabel 4.14 berikut ini

Tabel 4.14 jumlah pengendara sepeda motor dibawah umur

<b>Waktu</b>	<b>Jumlah Pengendara</b>
06.00 – 08.00	68 pengendara
14.00 – 16.00	174 pengendara
<b>Total</b>	<b>242 pengendara</b>

Pada Tabel 4.19 diketahui bahwa pengendara sepeda motor dibawah umur paling banyak berada pada saat sore hari yaitu pukul 14.00 sampai dengan 16.00. hal ini di sebabkan pada saat pagi hari 06.00-08.00 terdapat polisi lalu lintas yang berjaga di sekitar simpang yang terletak di di jalan Kapten A. Rivai, Palembang yang menjadi lokasi penelitian. Sedangkan pada saat sore hari pada pukul 14.00-16.00 tidak ada lagi polisi yang berjaga di sekitaran lokasi.

## 2. Perilaku Pengendara Sepeda Motor Dibawah Umur

Pada analisis ini pengamatan perilaku berkendara pengendara sepeda motor dibawah umur dilakukan dengan melihat langsung serta menggunakan video kamera untuk dokumentasi data. Terdapat beberapa pengendara yang melakukan lebih dari 1 perilaku secara bersamaan saat berkendara. Lalu total pengendara paa tiap perilaku dipersantasekan terhadap total jumlah pengendara. Jumlah pengendara berdasarkan perilaku yang dapat dilihat pada Tabel 4.15

Tabel 4.15 Jumlah Pengendara berdasarkan perilaku berkendara

<b>Aspek Perilaku</b>	<b>Jumlah Pengendara</b>		<b>Total</b>	<b>Persen (%)</b>
	<b>06.00 – 08.00</b>	<b>14.00 – 16.00</b>		

Perilaku Menerobos Lampu Merah	21	49	70	28,9
Perilaku menambah kecepatan saat lampu kuning pada lampu lalu lintas	38	60	98	40,5
Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara	12	48	60	24,8
Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	0	25	25	10,3
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lainnya	4	49	58	24,0
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	25	41	66	27,3
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	7	30	37	15,3
Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar)	0	0	0	0,0
Perilaku tidak menghidupkan lampu utama	22	61	83	34,3
Perilaku tidak memakai helm saat berkendara	44	95	139	57,4
Perilaku menggunakan <i>hand-phone</i> saat berkendara	2	56	58	24,0
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang	7	32	39	16,1

#### 4.4 Perbandingan Konsep Perilaku Terhadap Perilaku Berkendara

Pada analisis ini dilakukan perbandingan persentase antara konsep perilaku responden yang terbesar terhadap perilaku pengendara sepeda motor dibawah umur di lapangan. Agar didapat tujuan penelitian yaitu kesamaan persepsi perilaku serta perilaku aktual di lapangan. Perbandingan persentase perilaku dapat dilihat pada Tabel 4.16

Tabel 4.16 Perbandingan persentase perilaku

Aspek Perilaku	Persentase (%)	
	Konsep perilaku	Perilaku di lapangan
Perilaku Menerobos Lampu Merah	37	28,9
Perilaku menambah kecepatan saat lampu kuning pada lampu lalu lintas	33	40,5
Perilaku berpindah-pindah jalur saat berkendara	38	24,8

Perilaku mengemudi 5-15 km/jam di atas batas kecepatan maximum	43	10,3
Perilaku berkendara terlalu dekat dengan kendaraan lainnya	52	24,0
Perilaku tidak memberikan tanda (lampu sen) ketika berbelok/berhenti.	45	27,3
Perilaku menambah kecepatan secara mendadak	52	15,3
Perilaku mendahului dari bahu jalan (trotoar)	19	0,0
Perilaku tidak menghidupkan lampu utama	45	34,3
Perilaku memakai tidak memakai helm saat berkendara	55	57,4
Perilaku menggunakan <i>handphone</i> saat berkendara	30	24,0
Perilaku berkendara dengan lebih dari 2 orang	28	16,1

Dari Tabel 4.16 diketahui bahwa terdapat beberapa perilaku yang memiliki persentase yang berbeda-beda. Namun terdapat kesamaan pada persentase terbesar atau maksimal antara konsep perilaku dan perilaku dilapangan yaitu pada perilaku tidak memakai helm pada saat berkendara. Pada konsep perilaku memiliki bobot persentase sebesar 55% hal ini disebabkan sebanyak 55 responden berpendapat penggunaan helm di lakukan saat ada polisi saja bukan karena faktor keselamatan dan pada perilaku dilapangan perilaku tidak memakai helm memiliki bobot persentase 57,4% hal ini disebabkan tidak adanya polisi yang berjaga di lokasi penelitian. Hal ini juga terjadi pada bobot persentase terkecil atau minimal antara konsep perilaku dan perilaku berkendara dilapangan. Yaitu pada perilaku berkendara melalui trotoar. Pada konsep perilaku memiliki bobot persentase sebesar 19% sedangkan pada perilaku dilapangan memiliki bobot persentase 0% hal ini dikarenakan tingginya trotoar di lokasi penelitian sehingga tidak memungkinkan untuk kendaraan bermotor melintas di atasnya.