

TUGAS AKHIR

**“ANALISA SIKAP MASYARAKAT PENGGUNA SEPEDA MOTOR
DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS
PADA WILAYAH JALAN SULTAN SERDANG
KABUPATEN DELI SERDANG”
(STUDI KASUS)**

*Diajukan Untuk Memenuhi Syarat-Syarat Memperoleh
Gelar Sarjana Teknik Sipil Pada Fakultas Teknik
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara*

Disusun Oleh:

DAFFA RIZKY RIZANDRI

1807210124



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL

FAKULTAS TEKNIK

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

MEDAN

2025

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Daffa Rizky Rizandri
NPM : 1807210124
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang (Studi Kasus)

DISETUJUI UNTUK DISAMPAIKAN KEPADA
PANITIA UJIAN SKRIPSI

Medan, 12 Juli 2025

Dosen Pembimbing



Irma Dewi, S.T, M.Si

HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

Nama : Daffa Rizky Rizandri
NPM : 1807210124
Program Studi : Teknik Sipil
Judul Skripsi : Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang (Studi Kasus)
Bidang Ilmu : Transportasi

Medan, 12 Juli 2025

Mengetahui dan Menyetujui

Dosen Pembimbing



Irma Dewi, S.T, M.Si

Dosen Pembanding I



Zulkifli Siregar, S.T., M.T.

Dosen Pembanding II



Dr. Ade Faisal ST., M.Sc., Ph.D

Ketua Program Studi Teknik Sipil



Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T., M.Sc.

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama Lengkap : Daffa Rizky Rizandri

Tempat, Tanggal Lahir : Medan, 24 Juni 2000

NPM : 1807210124

Fakultas : Teknik

Program Studi : Teknik Sipil

Menyatakan dengan sesungguhnya dan sejujurnya, bahwa Laporan Tugas Akhir saya yang berjudul :

“ Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang”.

Bukan merupakan plagiarisme, pencurian hasil karya milik orang lain, hasil kerja orang lain untuk kepentingan saya karena/hubungan material dan nonmaterial serta segala kemungkinan lain, yang pada hakekatnya merupakan karya tulis Tugas Akhir saya secara orisinal dan otentik.

Bila kemudian hari diduga kuat ada ketidaksesuaian antara fakta dengan kenyataan ini, saya bersedia diproses oleh Tim Fakultas yang dibentuk untuk melakukan verifikasi, dengan sanksi terberat berupa pembatalan kelulusan atau keserjanaan saya.

Demikian Surat Pernyataan ini saya buat dengan keadaan sadar dan tidak dalam tekanan ataupun paksaan dari pihak manapun demi menegakkan integritas Akademik pada program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, 12 Juli 2025
Yang menyatakan,



Daffa Rizky Rizandri

ABSTRAK

“ANALISA SIKAP MASYARAKAT PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS PADA WILAYAH JALAN SULTAN SERDANG KABUPATEN DELI SERDANG”

Daffa Rizky Rizandri
1807210124
Irma Dewi, S.T, M.Si

Keselamatan berlalu lintas sangat di tentukan oleh 3 hal yakni pengendara kendaraan bermotor, kendaraan yang di pakai, kondisi jalan dan lingkungan sekitar jalan. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena dapat menimbulkan kerugian materil dan korban jiwa. Faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan disebabkan kesalahan dan kelalaian manusia, karena kurangnya tingkat kesadaran perilaku pengendara terhadap peraturan lalu lintas. Tujuannya adalah Untuk Mengukur seberapa besar tingkat kesadaran berlalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah Sultan Serdang untuk kampanye keselamatan lalu lintas. Untuk Mengukur perilaku pengemudi sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Sultan Serdang. Penelitian dilakukan di Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang, Panjang rute yang diteliti adalah ± 1900 m dengan titik awal putaran balik (U-Turn) pertama di depan Jl. Ps Rakyat lalu putaran balik (U-Turn) kedua di depan RSIA Maharani sampai dengan putaran balik (U-Turn) ketiga di sekitar Markas Satuan Brimob Polda Sumut Detasemen A Subden-2. Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah, metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif dengan menggunakan program *Statistic Package for the Social Science* (SPSS) untuk pengujian data. Dapat disimpulkan dari hasil mean yang menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi pada pernyataan “Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama “ dengan nilai mean 3,47. Dan nilai mean yang terendah yaitu pada pernyataan “Saya mengendarai sepeda motor diatas trotoar untuk menghindari kemacetan” dengan nilai mean 2,43.

Kata kunci : Perilaku, Pengendara Sepeda Motor, Keselamatan, Lalu lintas

ABSTRACT

“ANALISA SIKAP MASYARAKAT PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS PADA WILAYAH JALAN SULTAN SERDANG KABUPATEN DELI SERDANG”

Daffa Rizky Rizandri

1807210124

Irma Dewi, S.T, M.Si

Traffic safety is largely determined by 3 things, namely the driver, the vehicle used, the road conditions and the environment around the road. Road safety issues are closely related to traffic because they can cause material losses and deaths. The factors that affect the accident rate are mostly caused by human error and negligence, due to the lack of awareness of motorists' behavior towards traffic regulations. The goal is to measure how much traffic awareness of motorcycle drivers in the Sultan Serdang area is for traffic safety campaigns. Measuring the behavior of motorcycle drivers in prioritizing traffic safety in the Sultan Serdang area. The research was conducted on Jalan Sultan Serdang, Deli Serdang Regency, the length of the route studied was ± 1900 m with the starting point of the first U-Turn in front of Jl. Ps Rakyat and then the second U-Turn in front of RSIA Maharani until the third U-Turn around the North Sumatra Police Brimob Unit Headquarters Detachment A Subden-2. The method used in this study is the data analysis method used in this study is descriptive statistics using the Social Science Statistics Package (SPSS) program for data testing. This can be deduced from the average results and ratings that show that the highest average score in the statement "I am driving more than one passenger at the same time" with an average score of 3.47. And the lowest average score is on the statement "I ride a motorcycle on the sidewalk to avoid traffic jams" with an average score of 2.43.

Keywords: Behavior, Motorcyclists, Safety, Traffic

KATA PENGANTAR

Assalamu'Alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Alhamdulillahirabbil'alamin, segala puji dan syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT. yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satu dari nikmat tersebut adalah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul "Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang (Studi Kasus)" sebagai syarat untuk meraih gelar akademik Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU), Medan.

Banyak pihak telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis mengucapkan rasa terimakasih yang tulus dan dalam kepada :

1. Ibu Irma Dewi, S.T, M.Si selaku Dosen Pembimbing yang telah banyak membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Bapak Zulkifli Siregar, S.T., M.T. selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Bapak Dr. Ade Faisal ST., M.Sc.,Ph.D. selaku dosen pembimbing II sekaligus Wakil Dekan Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, yang telah banyak memberikan koreksi dan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan tugas akhir.
4. Bapak Dr. Fahrizal Zulkarnain, S.T., M.Sc. selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Ibu Rizki Efrida S.T, M.T, selaku Sekretaris Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu ketekniksipilan kepada penulis.
7. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas

Muhammadiyah Sumatera Utara.

8. Terimakasih yang istimewa sekali kepada Ayahanda tercinta Safrijal dan Ibunda tercinta Tati Indriati yang telah berjuang mendidik dan membiayai penulis serta menjadi penyemangat yang juga senantiasa mendoakan penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan studinya.
9. Kepada seseorang yang hadirnya tak kalah penting, Retno Dwi Bella Nirwana, S.Pd. Terimakasih telah bersedia berjuang berdampingan bersama penulis. Berkontribusi dalam banyak hal pada karya tulis ini, dengan memberikan waktu maupun tenaga untuk penulis. Selalu memberi dukungan, mendengar keluh kesah, menghibur dikala lelah, serta meyakinkan penulis untuk pantang menyerah.
10. Rekan-rekan mahasiswa utamanya dari Program Studi Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan serta teman-teman lainnya yang telah banyak membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini.
11. Terakhir, yang terpenting terimakasih untuk diri sendiri telah berani dan kuat menghadapi rintangan serta tantangan yang silih berganti.

Dalam hal ini, penulis menyadari bahwa Tugas Akhir ini masih jauh dari kesempurnaan. Untuk itu, penulis berharap kritik dan masukan yang konstruktif untuk menjadi bahan pembelajaran berkesinambungan penulis di masa depan. Akhir kata saya ucapkan terima kasih dan rasa hormat yang sebesar- besarnya kepada semua pihak yang telah membantu dalam penyelesaian tugas akhir ini. Semoga Tugas Akhir bisa memberikan manfaat bagi kita semua terutama bagi penulis dan juga bagi teman-teman mahasiswa Teknik Sipil khususnya. Aamiin.

Medan 12 Juli 2025



Daffa Rizky Rizandri

DAFTAR ISI

LEMBAR PERSETUJUAN PEMBIMBING	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR	iii
ABSTRAK	iv
<i>ABSTRACT</i>	v
KATA PENGANTAR	vi
DAFTAR ISI	vii
DAFTAR TABEL	x
DAFTAR GAMBAR	xi
DAFTAR NOTASI	xiii
DAFTAR SIMBOL DAN SINGKATAN	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN	1
11.1 Belakang	Latar 1
11.2 Masalah	Rumusan 2
11.3 Lingkup Penelitian	Ruang 3
11.4 Penelitian	Tujuan 3
11.5 Penelitian	Manfaat 3
11.6 ka Penulisan	Sistemati 5
BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA	6
2.1 Pengertian Jalan	6
2.2 Keselamatan Dalam Berkendara	6
2.3 Perlengkapan Kendaraan Bermotor	9

2.4 Identitas Kendaraan Bermotor	10
2.5 Surat Izin Mengemudi	11
2.6 Sikap dan Perilaku Pengendara	11
2.6.1 Respon Perilaku	14
2.7 Perilaku Manusia	14
2.8 Faktor Terjadinya Kecelakaan	16
2.8.1 Faktor Manusia	16
2.8.2 Faktor Transportasi dan Kendaraan	17
2.8.3 Faktor Lingkungan	21
2.8.4 Faktor Cuaca	21
2.8.5 Faktor Jalan	22
BAB 3 METODE PENELITIAN	23
3.1 Bagan Alir Penelitian	23
3.2 Persiapan	24
3.3 Identifikasi Masalah	25
3.4 Lokasi Penelitian	25
3.5 Populasi dan Sampel Penelitian	27
3.5.1 Populasi	27
3.5.2 Sampel	28
3.6 Skala Likert	28
3.7 Metode Pengumpulan Data	30
3.7.1 Peralatan Penelitian	30
3.7.2 Data Primer Kuesioner	30
3.7.3 Data Observasi Lapangan	31
3.8 Metode Analisis Data	31
3.8.1 Uji Validitas	32
3.8.2 Reliabilitas Data	33
3.8.3 Mean (Rata-Rata)	34
BAB 4 HASIL DAN PEMBAHASAN	35

4.1 Peralatan Penelitian	35
4.2 Variable Penelitian	35
4.3 Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di Jalan Sultan Serdang	37
4.3.1 Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin	37
4.3.2 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Usia	37
4.3.3 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pekerjaan	38
4.3.4 Karakteristik Berdasarkan Pendidikan	39
4.4 Hasil Penelitian	40
4.4.1 Uji Validasi	40
4.4.2 Uji Reliabilitas	41
4.4.3 Tabel Kesadaran Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas	42
4.5 Analisis Mean	45
4.5.1 Mean Kelengkapan Pengendara	45
4.5.2 Mean Perilaku Pengendara	47
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	50
5.1 Kesimpulan	51
5.2 Saran	52
DAFTAR PUSTAKA	
LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Format Pertanyaan Kuesioner Dan Jawaban	29
Tabel 3.2 Volume Lalu Lintas Pada Ruas Jalan Sultan Serdang	31
Tabel 3.4 Koefisien Korelasi	33
Tabel 3.5 Rentang Nilai <i>Cronboch's Alpha</i>	34
Tabel 4.1 Variabel Dan Indikator	35
Tabel 4.2 Hasil Pengujian Validasi	40
Tabel 4.3 Reabilitas	42
Tabel 4.4 Kelengkapan Berkendara	42
Tabel 4.5 Perilaku Pengendara	44
Tabel 4.6 Hasil Mean Kelengkapan Berkendara	46
Tabel 4.7 Hasil Mean Perilaku Berkendara	47

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 Kontruksi Helm Tertutup (Full Face) Berdasarkan SNI	9
Gambar 2.2 Surat Izin Mengemudi	10
Gambar 2.3 Surat Izin Mengemudi	11
Gambar 3.1 Bagan Alir	23
Gambar 3.2 Lokasi Penelitian	25
Gambar 3.3 U-Turn Pertama Di Depan Jalan Ps. Rakyat	26
Gambar 3.4 U-Turn Kedua Di Depan RSIA Maharani	26
Gambar 3.5 U-Turn Ketiga Di Sekitar Markas Satuan Brimob Polda Sumut	27
Gambar 4.1 Diagram Persentase Jenis Kelamin Responden Di Jalan Sultan Serdang	37
Gambar 4.2 Diagram Persentase Usia Responden Di Jalan Sultan Serdang	38
Gambar 4.3 Diagram Persentase Profesi Responden Di Jalan Sultan Serdang	38
Gambar 4.4 Grafik Pengendara Sepeda Motor Berdasarkan Tingkat Pendidikan	39
Gambar 4.5 Diagram Mean Kelengkapan Pengendara Sepeda Motor	47
Gambar 4.6 Diagram Mean Perilaku Pengendara Sepeda Motor	49

DAFTAR NOTASI

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel x dan variabel y

$\sum xy$ = Jumlah Perkalian antara variabel x dan y

$\sum x^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai x

$\sum y^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai y

$(\sum x)^2$ = Jumlah nilai x kemudian dikuadratkan

$(\sum y)^2$ = Jumlah nilai y kemudian dikuadratkan

N = Jumlah responden

DAFTAR SIMBOL DAN SINGKATAN

- LHR = Lintas Harian Rata-Rata
MPU = Mobil Penumpang Umum
LLAJ = Lalu Lintas Angkutan Jalan
STNK = Surat Tanda Nomor Kendaraan
TNKB = Tanda Nomor Kendaraan Bermotor
NIK = Nomor Identifikasi Kendaraan
BPKB = Buku Pemilik Kendaraan Bermotor
SIM = Surat Izin Mengemudi
OKTD = Otoritas Keselamatan Transportasi Darat
SNI = Standar Nasional Indonesia
BPS = Badan Pusat Statistik
AISII = Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia
WHO = *World Health Organization*
SPSS = *Statistic Package for the Social Science*
DBQ = *Driver Behaviour Questionnaire*

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Perkembangan transportasi, khususnya transportasi darat semakin mempermudah mobilitas orang-orang dari satu wilayah ke wilayah lain, tetapi di sisi lain seperti yang terlihat hampir pada seluruh daerah sudah berdampak pada munculnya beberapa permasalahan lalu lintas yaitu pelanggaran, kemacetan serta kecelakaan lalu lintas yang dari waktu ke waktu semakin kompleks. Salah satu pertarungan lalu lintas yang perlu mendapatkan perhatian serius merupakan kecelakaan lalu lintas. Kecelakaan lalu lintas adalah salah satu berita penting di Indonesia saat ini. (Paramitha, 2017) Kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian dengan berbagai penyebab, menempati urutan kesepuluh penyebab semua kematian serta kesembilan sebagai kontributor utama kematian global. insiden kecelakaan lalu lintas semakin tinggi dalam jumlah maupun jenisnya dengan memperhitungkan angka kematian yaitu 5,1 juta pada tahun 1990 menjadi 8,4 juta di tahun 2020 dan semakin meningkat dari waktu ke waktu. (Purnamasari dan Ansusanto, 2016) Era globalisasi menurut warga modern harus memiliki mobilitas yang tinggi. Hal tersebut membutuhkan alat transportasi berupa sepeda motor atau mobil. Sehingga dengan jumlah kendaraan yang tinggi mendorong terjadinya kepadatan berlalu lintas, diperkirakan sekitar 30 juta orang telah terbunuh akibat dari kecelakaan yang terjadi di jalan raya. (Paramitha, 2017)

Safety riding artinya perilaku mengemudi secara selamat yang mampu membantu agar menghindari terjadinya kecelakaan berlalu lintas. *safety riding* artinya dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. (Sugianto dan Gito, 2015) *Safety riding* adalah suatu program yang dibuat menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan menyampaikan pemahaman kepada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut beberapa aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan serta keselamatan diri sendiri dan orang lain.

Prioritas target program *Safety riding* diantaranya melengkapi kendaraan menggunakan spion, lampu sein serta lampu rem (kelengkapan kendaraan), memakai helm standar dan memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua, memakai lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) serta kendaraan roda dua.(Azizah, 2016)

Penelitian mengenai perilaku berkendara pengguna kendaraan bermotor telah banyak dilakukan di beberapa negara dengan pengukuran menggunakan *Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)*. Penggunaan *Driver Behaviour Questionnaire* menjadi alat ukur sikap pengendara sudah dilakukan pada pengendara kendaraan pribadi , pengendara kendaraan berat, serta pengendara kendaraan komersial. *Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)* juga sudah dikembangkan penggunaannya di Indonesia, kuesioner ini dipergunakan untuk mengatur sikap penyimpangan serta kesalahan pada penggunaan kendaraan pribadi di berbagai daerah dan kota. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui gambaran pemahaman masyarakat terhadap resiko kecelakaan pengguna sepeda motor dan perilakunya dalam berkendara, dan menganalisis hubungan pemahaman tentang keselamatan berkendara dan perilaku berkendara sehingga mendapatkan solusi penanganan dalam rangka menciptakan keselamatan berkendara di jalan raya. Berdasarkan beberapa keterangan di atas, Penulis bermaksud untuk memaparkan hasil dari analisa sikap masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan serta menjelaskan beberapa kemungkinan yang terjadi ketika pengemudi sepeda motor tidak mematuhi peraturan berlalu lintas.(Sampouw, 2009)

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka terdapat beberapa permasalahan utama yang berkaitan yaitu analisa sikap masyarakat pengguna sepeda motor dan tingkat keselamatan berlalu lintas di Jalan Sultan Serdang. Sehingga Masalah yang dapat di bahas dalam penelitian ini adalah :

1. Bagaimana perilaku pengemudi sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Sultan Serdang?

2. Bagaimana tingkat kesadaran berlalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah Sultan Serdang perihal keselamatan berlalu lintas?
3. Apakah tingkat kesadaran pengemudi sepeda motor memiliki korelasi dengan perilaku pengemudi yang ada di lapangan?

1.3 Ruang Lingkup

Sebagai ruang lingkup dan batasan penelitian yang akan digunakan pada tugas akhir ini adalah:

1. Memperhatikan dan meneliti sikap masyarakat terhadap kepedulian tentang keselamatan berkendara pada wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang
2. Dalam studi kasus ini dibatasi penelitian hanya untuk pengguna sepeda motor
3. Survei dilakukan hanya pada jarak ± 1900 m dengan titik awal putaran balik (U-Turn) pertama di depan Jl. Ps Rakyat lalu putaran balik (U-Turn) kedua di depan RSIA Maharani sampai dengan putaran balik (U-Turn) ketiga di sekitar Markas Satuan Brimob Polda Sumut Detasemen A Subden-2

1.4 Tujuan Penelitian

Tujuan yang diambil dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk Mengukur perilaku pengemudi sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Sultan Serdang.
2. Untuk Mengukur seberapa besar tingkat kesadaran berlalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah Sultan Serdang untuk kampanye keselamatan lalu lintas.
3. Membandingkan atau mencari korelasi terhadap hasil tujuan I dan II dari efek koresponden

1.5 Manfaat Penelitian

Manfaat penelitian ini bagi pihak terkait pada wilayah Jalan Sultan Serdang adalah:

1. Bagi akademisi, seperti pembelajaran, pemahaman dan pengetahuan tentang

sikap masyarakat terhadap keselamatan berlalu lintas.

2. Bagi pemerintah, penelitian ini seharusnya bisa berkontribusi menjadi data keselamatan berlalu lintas bagi para pemangku kepentingan. Diharapkan adanya kehati-hatian khusus dalam mengembangkan kebijakan atau pelayanan kepada masyarakat khususnya di jalan raya, sehingga tingkat keselamatan berlalu lintas bisa meningkat.
3. Untuk masyarakat, memberikan informasi dan ilmu pengetahuan tentang keselamatan berlalu lintas kepada masyarakat. Khususnya agar pengguna jalan lebih peduli terhadap keselamatan berlalu lintas.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan yang digunakan dalam tugas akhir ini adalah sebagai berikut:

BAB 1 PENDAHULUAN

Menjelaskan hal-hal umum yang berkaitan dengan tugas akhir seperti latar belakang masalah, rumusan masalah, ruang lingkup penelitian, tujuan penelitian, manfaat penelitian, sistematika penulisan.

BAB 2 TINJAUAN PUSTAKA

Berisi uraian sistematika tentang teori-teori yang mendukung tema yang dibahas berasal dari buku-buku maupun dari tulisan-tulisan lain yang ada hubungannya dengan Tugas Akhir yang dikerjakan.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Berhubungan dengan metode pelaksanaan penelitian dari awal pengumpulan data, penyajian data dan kemudian dipakai untuk menganalisa sikap masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berkendara berdasarkan referensi-referensi yang ada.

BAB 4 ANALISA DATA

Pembahasan mengenai hasil analisa sikap masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas.

BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN

Berisi kesimpulan yang konsisten dengan analisis penelitian dan beberapa saran untuk pengembangan masa depan yang lebih baik.

BAB 2

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Pengertian Jalan

Berdasarkan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan yang diundangkan setelah UU No 38 mendefinisikan jalan adalah seluruh bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi Lalu lintas umum, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, di bawah permukaan tanah dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan rel dan jalan kabel.(Izzaty, Astuti dan Cholimah, 2010)

Sedangkan menurut UU RI No 38 Tahun 2004 tentang Jalan mendefinisikan jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, di atas permukaan tanah ,dibawah permukaan tanah dan /atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan jalan kabel.

Prasarana lalu lintas serta angkutan jalan adalah ruang lalu lintas, terminal dan perlengkapan jalan yang meliputi marka, rambu, alat pemberi isyarat lalu lintas, alat pengendali serta pengaman pengguna jalan, alat untuk mengawasi serta pengamanan jalan dan beberapa fasilitas pendukung.

2.2 Keselamatan Dalam Berkendara

Secara umum keselamatan berlalu lintas sangat di tentukan oleh 3 hal yakni pengendara kendaraan bermotor, kendaraan yang di pakai, kondisi jalan dan lingkungan sekitar jalan. Hal yang sama juga di kemukakan oleh *Road and Transport Authority NSW* (2006), bahwa komponen keselamatan di jalan adalah pengguna jalan atau faktor perilaku berkendara, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan sekitar jalan Keselamatan berlalu lintas, komponen inilah yang menjadi konteks utama dalam pembahasan keselamatan berlalu lintas yang dimaksudkan. Kemungkinan terjadi kecelakaan sangat di pengaruhi oleh tingkat faktor resiko

yang terkait dengan unsur-unsur sistem lalu lintas seperti: infrastruktur dan perangkat kontrol lalu lintas; faktor kendaraan dan faktor pengguna jalan (Elvik, 2009) Faktor-faktor ini meningkatkan terjadinya kecelakaan, tetapi tidak semua faktor dianggap sebagai penyebab kecelakaan.

Keselamatan adalah suatu keadaan aman dalam kondisi yang mana secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor kecelakaan. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan. Keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* adalah perilaku mengemudi yang aman yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* merupakan dasar pelatihan berkendara lebih lanjut yang lebih memperhatikan keselamatan bagi pengemudi dan penumpang. *Safety riding* didesain untuk meningkatkan awareness (kesadaran) pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. *Safety riding* merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan diri pribadi serta orang lain.

Prioritas sasaran program *safety riding* antara lain melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein dan lampu rem (kelengkapan kendaraan), menggunakan helm standar dan memastikannya berbunyi klik (kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua, menggunakan lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua.

Berdasarkan Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Pasal 1 Ayat 31 yang dimaksud dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatu keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko kecelakaan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan/atau lingkungan. Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar terhindar dari kecelakaan lalu

lintas (UU RI No. 22 Tahun 2009). Diperlukan sebuah sistem yang lebih menyeluruh sehingga pengendara kendaraan bermotor benar-benar sadar dan paham akan pentingnya menjaga dan membudayakan keselamatan di jalan raya.

Konsep *safety riding* kemudian dikembangkan menjadi *defensive driving*, merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat 4 (empat) kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut, yaitu:

1. Kewaspadaan (*Alertness*), merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini adalah sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena ia sadar sepenuhnya akan bahaya.
2. Kesadaran (*Awareness*), adalah penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara dengan baik, benar dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.
3. Sikap dan mental (*Attitude*), merupakan faktor dominan yang sangat menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya berarti dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya. Sikap emosional yang memicu *arrogan driving* dapat dihindarkan (Mahawati, 2013:436).

Secara umum, keselamatan jalan ditentukan oleh 3 faktor: pengemudi mobil, kendaraan yang digunakan, kondisi jalan, dan lingkungan jalan. Faktor pengguna jalan keselamatan jalan, atau faktor perilaku mengemudi, faktor kendaraan, faktor jalan dan lingkungan sekitar faktor keselamatan jalan sawah. Probabilitas terjadinya kecelakaan sangat dipengaruhi oleh tingkat faktor risiko yang terkait dengan elemen sistem transportasi, seperti :

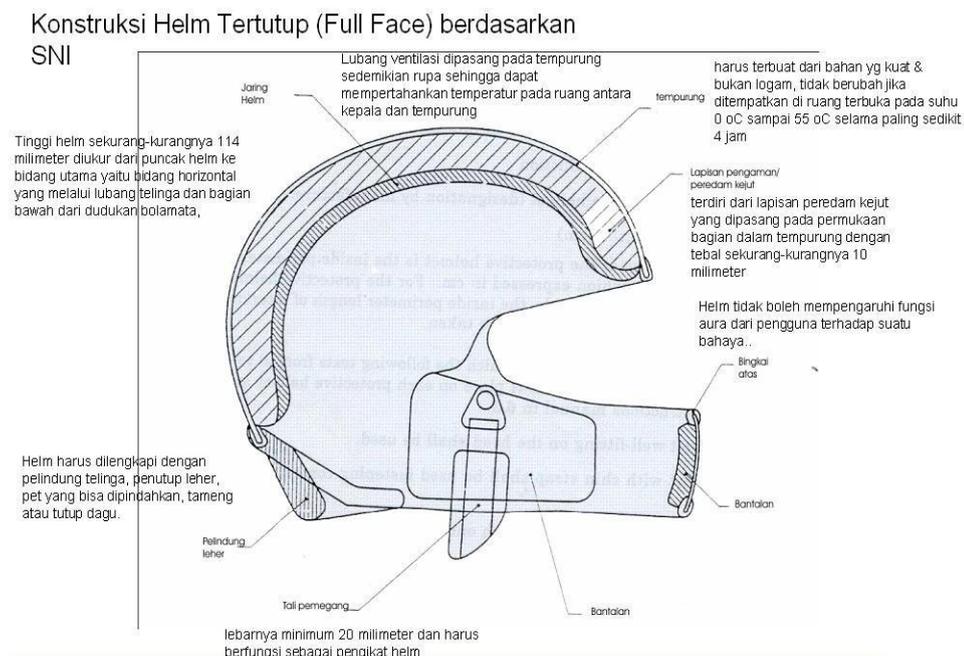
- a. Infrastruktur dan Fasilitas Kontrol Lalu Lintas.
- b. Faktor kendaraan dan pengguna jalan kendaraan.

Faktor-faktor tersebut meningkatkan kejadian kecelakaan, namun tidak semua

faktor diduga berkontribusi terhadap kecelakaan (Paramitha, 2017). Dengan demikian, ketika kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain. Walaupun terasa sangat sulit untuk menumbuhkannya, namun pemikiran yang mengutamakan keselamatan tersebut haruslah merupakan kesadaran dari diri sendiri yang terbentuk dan dibangun untuk melaksanakan segala aktivitas yang mendasar pada *safety riding*. Bila dasar pemikiran *safety riding (safety minded)* telah masing-masing dimiliki, maka dengan mudah setiap hal yang berkaitan dengan *safety riding* dapat kita terapkan dimulai dari diri sendiri dan memulainya dari hal-hal kecil (Ariwibowo, 2013).

2.3 Perlengkapan Kendaraan Bermotor

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor. Ayat (2) perlengkapan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) bagi sepeda motor berupa helm standar nasional Indonesia.



Gambar 2.1: Konstruksi Helm Tertutup (Full Face) Berdasarkan SNI 1811- 2007.

2.4 Identitas Kendaraan Bermotor

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 68 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

The image shows two Indonesian vehicle registration documents. The top document is a green 'Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor' (STNK) issued by the Indonesian National Police. It contains the following information:

- Registration Number:** DA 8147 BN
- Vehicle Type:** KENDARAAN BARU
- Owner Name:** PT. MITRA PINASTHIKA MUSTIKA RENT
- Address:** JL. A. YANI KM. 15 RT. 23 KEL. GAMBUT REC. GAMBUT KAB. BANJAR KALIMANTAN SELATAN
- Manufacturer:** MITSUBISHI
- Model:** TRITON 2.5L DC HDX-H 4X4
- Year of Production:** 2017
- Color:** PUTIH SOLID
- Weight:** 1430 KG
- Registration Fee:** Rp 143.000
- Registration Period:** 09-09-2021 to 31-10-2022
- Expiry Date:** 31-10-2022

The bottom document is a yellow 'Surat Ketetapan Pajak Daerah' (SKPD) for the same vehicle. It contains the following information:

- Document Number:** 1262360
- Registration Number:** DA 8147 BN
- Owner Name:** PT. MITRA PINASTHIKA MUSTIKA RENT
- Address:** JL. A. YANI KM 15 GAMBUT GAMBUT BANJAR
- Vehicle Type:** MITSUBISHI/TRITON
- Model:** PICK UP / MD BEGAS
- Year of Production:** 2017 / 2017
- Weight:** 1430 KG
- Color:** PUTIH SOLID
- Weight:** 1430 KG
- Registration Fee:** Rp 143.000
- Registration Period:** 09-09-2021 to 31-10-2022
- Expiry Date:** 31-10-2022

Gambar 2.2: Surat Tanda Nomor Kendaraan.

Surat Tanda Nomor Kendaraan merupakan tanda bukti pendaftaran dan pengesahan suatu kendaraan bermotor berdasarkan identitas pemiliknya yang telah terdaftar. Surat Tanda Nomor Kendaraan berisi identitas kepemilikan seperti nomor polisi, nama pemilik, alamat pemilik dan identitas kendaraan bermotor seperti merk, jenis/model, tahun pembuatan, tahun perakitan, isi silinder, warna, nomor rangka/NIK, nomor mesin, nomor BPKB, warna TNKB, bahan bakar, kode lokasi dan sebagainya. Nomor polisi dan masa berlaku yang dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan kemudian dicetak pada pelat nomor untuk dipasang pada kendaraan bermotor.

2.5 Surat Izin Mengemudi

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 77 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkuta Jalan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Dalam hal ini pengendara sepeda motor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi C yang berlaku untuk pengendara sepeda motor. Surat Izin merupakan bukti registrasi dan identifikasi yang diberikan oleh kepolisian kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani, dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi. Dalam hal ini pengendara sepeda motor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi.



Gambar 2.3: Surat Izin Mengemudi.

2.6 Sikap dan Perilaku Pengendara

Perilaku adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas antara lain berjalan, berbicara, menangis, tertawa, bekerja, kuliah, menulis, membaca, dan sebagainya. Dari uraian ini dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia, baik yang diamati langsung, maupun yang tidak dapat diamati

oleh pihak luar (Guntur, 2015).

Menurut Guntur (2015), merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar. Oleh karena perilaku ini terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme, dan kemudian organisme tersebut merespons.

Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundangundangan/hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya (Naning, 1982).

Berfungsinya hukum secara efektif tergantung dari kondisi perundangundangan lalu lintas yang berlaku, kemampuan aparat penegak hukum dalam melakukan penindakan-penindakan, fasilitas-fasilitas lalu lintas yang disediakan dan kondisi masyarakat pemakai jalan. Apabila hal-hal tersebut dinilai baik, maka hukum sebagaimana dimaksud dapat berfungsi secara efektif dan efisien, sehingga lingkup penugasan yang diberikan dapat terjangkau secara memadai.

Sikap adalah reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan yaitu senang-tidak senang, setuju tidak setuju, baik-tidak baik (Notoatmodjo, 2005) Sikap yang terbentuk dari interaksi social dipengaruhi oleh pengalaman pribadi, kebudayaan, orang yang dianggap penting, media massa, lembaga pendidikan atau agama, emosi seseorang. Kemudian manusia bersikap menerima atau menolak yang terjadi (Azwar, 2011)

Menurut Azwar (2011) Sikap sendiri memiliki struktur yang diuraikan sebagai berikut:

a. Komponen Kognitif (Komponen Perseptual)

Komponen yang berkaitan dengan pengetahuan, pandangan, keyakinan, yaitu hal yang berhubungan dengan bagaimana orang mempersepsikan terhadap objek sikap.

b. Komponen Afektif (Komponen Emosional)

Komponen yang berhubungan dengan rasa senang atau tidak terhadap objek sikap. Senang (positif), dan tidak senang (negatif). Komponen ini menunjukkan arah sikap, positif dan negatif.

c. Komponen Konatif (*Action Compenent*)

Komponen yang berhubungan dengan kecenderungan bertindak terhadap objek sikap. Komponen ini menunjukkan intensitas sikap, yaitu menunjukkan besar kecilnya kecenderungan bertindak atau berperilaku seseorang terhadap objek sikap. Berdasarkan pengertian di atas maka dapat diketahui bahwa sikap merupakan reaksi atau respon seseorang yang masih tertutup terhadap suatu stimulus atau objek, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan yaitu senang-tidak senang, setuju tidak setuju, baik-tidak baik.

Perilaku yang disebut juga tingkah laku menurut Natawidjaja (1978) adalah pernyataan kegiatan yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dan pengaruh dalam. Selain itu, Kartono (1984) menjelaskan perkataan tingkah laku atau perbuatan mempunyai pengertian yang luas sekali yaitu tidak hanya mencakup moralitas saja seperti berbicara, berjalan, lari-lari, berolah raga, bergerak dan lain-lain akan tetapi juga membahas macam-macam fungsi seperti melihat, mendengar, mengingat, berpikir, fantasi, pengenalan kembali, penampilan emosi-emosi dalam bentuk tangis atau senyum dan seterusnya. Pada dasarnya dalam psikologi yaitu ilmu yang mempelajari tingkah laku manusia, tingkah laku manusia itu mempersoalkan apa yang diperbuat dalam lingkungannya dan mengapa ia berbuat seperti yang ia buat (Petty, 1982).

Dalam hal ini dipakai istilah psikologi karena perilaku seseorang dianggap sebagai penyakit masyarakat. Seseorang bertingkah laku karena adanya rangsangan atau stimulus dari luar dirinya. Rangsangan-rangsangan itu dapat diperoleh dari lingkungan yang ada di sekitar individu. Unsur individu dan lingkungannya akan membuka dimensi yang lebih luas dalam rangka membahas tingkah laku individu.

Perilaku keselamatan berkendara adalah perilaku yang idealnya harus memiliki tingkat keselamatan yang memadai untuk diri sendiri dan orang lain.

Perilaku aman seseorang dapat dipengaruhi oleh faktor internal dan eksternal. Faktor intrinsik meliputi persepsi, sikap, keyakinan, perasaan, nilai-nilai pribadi. Pada saat yang sama, faktor eksternal yang mempengaruhi generasi perilaku aman termasuk pelatihan, kepatuhan, komunikasi, penghargaan dan pengakuan, dan pengawasan aktif (Apriani, 2018).

2.6.1 Respon Perilaku

Dilihat dari bentuk respons terhadap stimulus ini, maka perilaku dapat dibedakan menjadi dua:

1. Perilaku tertutup (*covert behavior*)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk terselubung atau tertutup (*covert*). Respons atau reaksi terhadap stimulus ini masih terbatas pada perhatian, persepsi, pengetahuan/kesadaran, dan belum dapat diamati secara jelas oleh orang lain.

2. Perilaku terbuka (*overt behavior*)

Respons seseorang terhadap stimulus dalam bentuk tindakan nyata atau terbuka. Respons terhadap stimulus tersebut sudah jelas dalam bentuk tindakan atau praktik (*practice*), yang dengan mudah dapat diamati atau dilihat oleh orang lain. (Apriani, 2018).

2.7 Perilaku Manusia

Menurut Purnamasari dan Ansusanto (2016) perilaku manusia dapat dibedakan menjadi dua kelompok penting yaitu tampak jelas dan yang tersembunyi. Perilaku yang tampak jelas dapat di observasi, sedangkan perilaku yang tersembunyi hanya dapat dipelajari secara deduksi dari perilaku eksternal. Hal ini bukan hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga dapat membahayakan orang lain atau masyarakat pengguna jalan. Ciri-ciri tersebut antara lain:

1. Kurang rasa tanggung jawab. Ciri tersebut sering terdapat pada usia remaja sekitar usia 18-20 tahun. Menurut Smither dan Rahmawati (1998) korban lalu-lintas kebanyakan pada usia remaja dan mereka yang belum menikah. Kebanyakan dengan ciri-ciri: ceroboh serta kurang mampu menghadapi bahaya.

2. Sifat ego sentris. Sifat mementingkan diri sendiri dan kurang memperhatikan/kurang menghargai orang lain, sehingga dalam berlalu-lintas mudah menimbulkan kecelakaan, karena semua yang ada disekitarnya dianggap hanya untuk kebutuhan dan kepentingannya sendiri.
3. Agresif. Ciri-cirinya adalah: kurang sabar; penuh rasa persaingan; mudah menyerang dan menyalahkan orang lain, sehingga kendaraan yang dikendarai dapat digunakan sebagai alat untuk melampiaskan nafsu agresifnya untuk menyerang orang lain, sehingga mudah terjadi kecelakaan.
4. Emosi yang kurang stabil. Ciri-cirinya adalah: pribadinya kurang matang, mudah tersinggung dan kurang dapat mengendalikan amarahnya.
5. Rasa Percaya diri yang berlebihan. Orang jenis ini merasa mampu mengatasi semua rintangan dan cenderung mudah mengabaikan peraturan, mengabaikan rambu rambu lalu-lintas dan mengendarai kendaraan dalam kecepatan tinggi, kendaraan yang dikendarai berjarak terlalu dekat dengan kendaraan di depannya, saat kendaraan di depannya mengerem mendadakakan mudah sekali terjadi kecelakaan.
6. Keadaan temporer lainnya seperti stress, cemas, depresi, bosan dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengemudi, karena konsentrasi dan rasa waspada menjadi berkurang. Keadaan jasmani seperti sakit, lelah, haus juga dapat mengganggu konsentrasi pengemudi.

Perilaku adalah tindakan atau aktivitas dari manusia itu sendiri yang mempunyai bentangan yang sangat luas antara lain berjalan, berbicara, menangis, tertawa, bekerja, kuliah, menulis, membaca, dan sebagainya. Dari uraian ini dapat disimpulkan bahwa yang dimaksud perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia, baik yang diamati langsung, maupun yang tidak dapat diamati oleh pihak luar Guntur (2015). Menurut Guntur (2015), merumuskan bahwa perilaku merupakan respon atau reaksi seseorang terhadap stimulus atau rangsangan dari luar. Oleh karena perilaku ini terjadi melalui proses adanya stimulus terhadap organisme, dan kemudian organisme tersebut merespons.

Perilaku manusia adalah semua kegiatan atau aktivitas manusia baik yang dapat diamati langsung maupun yang tidak dapat diamati pihak luar. Psikologi memandang perilaku manusia (*Human Behavior*) sebagai reaksi yang dapat bersifat

sederhana maupun bersifat kompleks. Berbicara tentang perilaku, manusia itu unik/khusus. Baik dalam hal kepandaian, bakat, sikap, minat, maupun kepribadian. Manusia berperilaku atau beraktivitas karena adanya tujuan tertentu. Dengan adanya *need* atau kebutuhan diri seseorang maka akan muncul motivasi/penggerak sehingga manusia itu berperilaku lalu tujuan tercapai dan individu mengalami kepuasan. Siklus melingkar kembali memenuhi kebutuhan berikutnya atau kebutuhan lain dan seterusnya dalam suatu proses terjadinya perilaku manusia.

2.8 Faktor Terjadi Kecelakaan

Ada 5 faktor penyebab terjadinya kecelakaan, penyebab kecelakaan tertinggi adalah *human error* (kesalahan manusia), yang disebabkan oleh kecerobohan pengemudi, kurangnya pemahaman pengendara sepeda motor tentang teknik mengemudi, etika berlalu lintas, dan komunikasi di jalan (Sugianto dan Gito, 2015). Uraian untuk masing-masing faktor penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas dapat dijelaskan sebagai berikut :

2.8.1 Faktor Manusia

Faktor manusia merupakan faktor yang paling dominan dalam kecelakaan. Hampir semua kejadian kecelakaan didahului dengan pelanggaran rambu-rambu lalu lintas. Pelanggaran dapat terjadi karena sengaja melanggar, ketidaktahuan terhadap arti aturan yang berlaku ataupun tidak melihat ketentuan yang diberlakukan atau pura-pura tidak tahu. Selain itu, manusia sebagai pengguna jalan raya sering sekali lalai bahkan ugal-ugalan dalam mengendarai kendaraan, tidak sedikit angka kecelakaan lalu lintas diakibatkan karena membawa kendaraan dalam keadaan mabuk, mengantuk, dan mudah terpancing oleh ulah pengguna jalan lainnya yang mungkin dapat memancing gairah untuk balapan (Rahardjo, 2014).

Penyebab Kecelakaan Lalu Lintas di Indonesia terutama disebabkan oleh faktor manusia (91%). Faktor kedua kecelakaan hingga 5% adalah faktor kendaraan, faktor jalan hingga 3% dan faktor lingkungan 1% (Otoritas Keselamatan Transportasi Darat atau OKTD, 2006). Faktor manusia bisa menjadi dua, kondisi usia pengemudi dan pengemudi.

Faktor manusia disini termasuk pejalan kaki, penumpang sampai pengemudi. Faktor pengemudi ditemukan memberikan kontribusi 75-80% terhadap kecelakaan lalu lintas. Faktor manusia yang berada di belakang pengemudi ini memegang peranan penting. Karakteristik pengemudi berkaitan dengan keterampilan mengemudi, gangguan kesehatan, dan kepemilikan SIM (Bustan, 2007). Badan kesehatan dunia (*World Health Organization* atau *WHO*), pernah merilis bahwa dari seluruh kecelakaan yang terjadi di jalan raya, faktor kelalaian manusia (*human error*) memiliki kontribusi paling tinggi. Persentasenya mencapai 80-90% dibanding faktor ketidaklaian sarana kendaraan yang berkisar antara 5-10%, ataupun akibat kerusakan infrastruktur jalan sebesar 10-20% (Abubakar, 2012).

a. Kondisi pengemudi

Lima faktor penyebab kecelakaan Yaitu: dorongan fisik, tingkat kedisiplinan, dan Pengetahuan tentang lalu lintas masih rendah, Pengemudi yang baik, penglihatan yang baik Kurang (jaga jarak aman antara 67) kendaraan) dan batas kecepatan kendaraan maksimum (*overspeed*)

b. Usia pengemudi

Menurut usia pelaku kecelakaan lalu lintas, Kebanyakan dari mereka berusia di antara 22 dan 30 tahun Kemudian 31 s.d antara usia 40, di dalam kelompok umur tersebut Sebagai usia dengan tingkat emosi paling stabil, Fleksibilitas dan daya tanggap yang lebih baik Namun, dibandingkan dengan kelompok usia lainnya Biasanya pada level kelompok usia ini Mobilitas di jalan raya juga tinggi. jika Pelaku kecelakaan ini juga menjadi korban, maka segera kelompok tertua produktif. Organisasi Kesehatan Dunia (*World Health Organization* atau *WHO*) Hampir 1,2 juta orang di seluruh dunia tercatat meninggal dalam kecelakaan lalu lintas setiap tahun. Dari jumlah tersebut, 40% berusia di bawah 25 tahun tahun. jutaan orang terluka dan Beberapa orang cacat seumur hidup.

2.8.2 Faktor Transportasi dan Kendaraan

Manusia di era modern tidak lepas dari penggunaan alat transportasi sebagai penunjang mobilitas yang semakin tinggi. Meningkatnya penggunaan alat

transportasi di jalan raya saat ini berdampak pada kepadatan lalu lintas, dimana sepeda motor mempunyai tingkat signifikan kecelakaan yang tinggi. Menurut Nasution (1996) transportasi diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hubungan ini terlihat tiga hal berikut (1) ada muatan yang diangkut, (2) tersedia kendaraan sebagai alat angkut, dan (3) ada jalan yang dapat dilalui. Proses transportasi merupakan gerakan dari tempat asal, dari mana kegiatan pengangkutan dimulai, ketempat tujuan, kemana kegiatan pengangkutan diakhiri.

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Ia menunjukkan hubungan yang sangat dekat dengan gaya hidup, jangkauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi. Dapat dikatakan transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Pengguna atau manusia selalu berusaha mencapai transportasi yang efisien serta efektif yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin, serta sesuai dengan tujuan ataupun keinginan kita. Dalam kondisi ini, pemilihan pengguna transportasi di Indonesia kebanyakan masih tertuju kearah Sepeda Motor. Sebab, Sepeda Motor cukup efisien dan efektif untuk kondisi lalu lintas di Indonesia.

Menurut (Sampouw, 2009) Transportasi adalah perpindahan manusia atau barang dari satu tempat ke tempat lainnya dengan menggunakan sebuah wahana yang digerakkan oleh manusia atau mesin. Transportasi dapat dikatakan sebagai sebuah kebutuhan turunan karena transportasi timbul karena adanya maksud atau tujuan yang ingin dicapai melalui transportasi. Misalnya orang bepergian ke kantor untuk bekerja, pengiriman barang dan lain-lain. Konsep transportasi didasarkan pada adanya asal dan tujuan. Perjalanan dilakukan melalui suatu lintasan tertentu yang menghubungkan asal dan tujuan, menggunakan alat angkut atau kendaraan dengan kecepatan tertentu.

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Berdasarkan Undang-undang No. 14 tahun 1992 yang dimaksud dengan peralatan teknik dapat

berupa motor atau peralatan lainnya yang berfungsi untuk mengubah suatu sumber daya energi tertentu menjadi tenaga gerak kendaraan bermotor yang bersangkutan. Kendaraan bermotor termasuk juga kereta gandengan atau kereta tempelan yang dirangkaikan dengan kendaraan bermotor sebagai penariknya. Pada umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan diatas jalanan.

Kendaraan bermotor adalah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik untuk pergerakannya, dan digunakan untuk transportasi darat. Umumnya kendaraan bermotor menggunakan mesin pembakaran dalam, namun mesin listrik dan mesin lainnya juga dapat digunakan. Kendaraan bermotor memiliki roda, dan biasanya berjalan diatas jalanan (Yusuf, 2020).

Menurut Undang Undang No.22 tahun 2009, yang disebut kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas Kendaraan Bermotor dan Kendaraan Tidak Bermotor. Kendaraan Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh peralatan mekanik berupa mesin selain Kendaraan yang berjalan di atas rel, sedangkan Kendaraan Tidak Bermotor adalah setiap Kendaraan yang digerakkan oleh tenaga manusia dan/atau hewan. (Yusuf, 2020)

Berdasarkan data Direktorat Jenderal Perhubungan Darat-Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (2004), jenis kendaraan yang terlibat dalam kecelakaan lalu lintas sebagian besar adalah sepeda motor dengan persentase pada empat tahun terakhir rata-rata sebesar 62,62% kemudian diikuti oleh jenis kendaraan mobil penumpang sebesar 36%, kendaraan barang 29,62% dan bus sebesar 10,56%.

Dalam hal ini adalah kendaraan tidak bermotor (sepeda, becak, gerobak, delman) dan kendaraan bermotor (sepeda motor, bemo, oplet, sedan, bus, truk) (Bustan, 2007). Kondisi kendaraan yang kurang handal, juga bisa menjadi penyebab kecelakaan. Faktor kendaraan yang paling sering terjadi adalah ban pecah, rem tidak berfungsi sebagaimana seharusnya, kelelahan logam yang mengakibatkan bagian kendaraan patah. Bisa juga peralatan yang sudah aus tidak diganti dan berbagai penyebab lainnya (Abubakar, 2012). Faktor kendaraan yang paling sering adalah kelalaian perawatan yang dilakukan terhadap kendaraan. Untuk mengurangi faktor kendaraan perawatan dan 16 perbaikan kendaraan

diperlukan, disamping itu adanya kewajiban untuk melakukan pengujian kendaraan bermotor secara reguler (Rahardjo, 2014).

Berdasarkan judul yang saya angkat ini, saya akan menjabarkan lebih spesifik pada sepeda motor. Berikut bahasannya :

a. Sepeda Motor

Kota yang baik dapat ditandai, antara lain, dengan melihat kondisi transportasinya yang harus memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala kegiatannya dan tersebar dengan karakteristik fisik yang berbeda pula. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota, juga mencerminkan kelancaran perekonomian kota. dengan demikian, transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan umat manusia selama hal itu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan dan pergerakan aktivitas manusia.

Sepeda motor sebagai salah satu alat transportasi merupakan sarana yang cukup dominan di Indonesia pada umumnya dan di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai pada khususnya, baik dilihat dari angka populasi dan perannya, berbagai merek sepeda motor yang sudah dikenal masyarakat setiap tahunnya selalu menunjukkan peningkatan produksinya yang signifikan ditambah lagi produksi dari merek-merek baru yang ikut meramaikan pasar sepeda motor. (Dimas, 2016)

Sepeda motor merupakan pengembangan dari sepeda konvensional yang lebih dahulu ditemukan. Tahun 1868, *Michaux ex Cie*, suatu perusahaan pertama di dunia yang memproduksi sepeda dalam skala besar, mulai mengembangkan mesin uap sebagai tenaga penggerak sepeda. Namun usaha tersebut masih belum berhasil dan kemudian dilanjutkan oleh *Edward Butler*, seorang penemu asal *Inggris*. *Butler* membuat kendaraan roda tiga dengan suatu motor melalui pembakaran dalam. Sejak penemuan tersebut, semakin banyak dilakukan percobaan untuk membuat motor dan mobil. Salah satunya dilakukan oleh *Gottlieb Daimler* dan *Wilhelm Maybach* dari Jerman.

Penjualan sepeda motor dari tahun ke tahun yang mengalami peningkatan ini ditunjukkan dengan adanya ambisi perusahaan-perusahaan sepeda motor untuk merajai pasar sepeda motor di Indonesia. Dilihat dari data Asosiasi Industry Sepeda Motor Indonesia (AISI) menunjukkan sejak 30 tahun sepeda motor Honda menguasai pasar sepeda motor di Indonesia tetapi pada tahun 2007 terjadi

persaingan penjualan antara sepeda Honda dan Yamaha.

Pada bulan Januari sepeda motor Honda masih menguasai pasar sepeda motor dengan tingkat penjualan 153.806 unit sedangkan sepeda motor Yamaha tingkat penjualannya hanya sebanyak 130.589. Tetapi pada bulan Maret sepeda motor Yamaha mengungguli penjualan sepeda motor Honda dengan penjualan sebanyak 159.035 unit sementara sepeda motor Honda hanya terjual sebanyak 151.074 unit. Khusus untuk di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai, di bulan Februari 2007, sepeda motor Suzuki menguasai pasar. Di ikuti Yamaha dan Honda (Tribun, 2007).

2.8.3 Faktor Lingkungan

Faktor ketiga penyebab kecelakaan lalu lintas yaitu lingkungan. Sebagai contoh yaitu adanya hujan yang sangat lebat, angin kencang, kondisi jalan yang licin karena hujan gerimis; lumpur atau berpasir, dan lain sebagainya. Faktor lingkungan fisik merupakan faktor dari luar yang berpengaruh terhadap terjadinya kecelakaan lalu lintas, lingkungan fisik yang dimaksud terdiri dari dua unsur, yakni faktor jalan dan faktor lingkungan. Faktor jalan meliputi kondisi jalan yang rusak, berlubang, licin, gelap, tanpa marka/rambu, dan tikungan/tanjakan/turunan tajam, selain itu lokasi jalan seperti di dalam kota atau di luar kota (pedesaan) dan volume lalu lintas juga berpengaruh terhadap timbulnya kecelakaan lalu lintas. Sedangkan faktor lingkungan berasal dari kondisi cuaca, yakni berkabut, mendung, dan hujan. Interaksi antara faktor jalan dan faktor lingkungan inilah yang akhirnya menciptakan faktor lingkungan fisik yang menjadi salah satu sebab terjadinya kecelakaan lalu lintas.

2.8.4 Faktor Cuaca

Faktor cuaca disini dapat diduga dengan adanya kabut, hujan, jalan licin, yang akan membawa resiko kecelakaan lalu lintas (Bustan, 2007). Faktor cuaca seperti hujan mempengaruhi kerja kendaraan seperti jarak pengereman menjadi lebih jauh, jalan menjadi lebih licin, jarak pandang juga terpengaruh karena penghapus kaca tidak bisa bekerja secara sempurna atau lebatnya hujan mengakibatkan jarak

pandang menjadi lebih pendek. Asap dan 17 kabut juga bisa mengganggu jarak pandang terutama di daerah pegunungan (Rahardjo, 2014).

2.8.5 Faktor Jalan

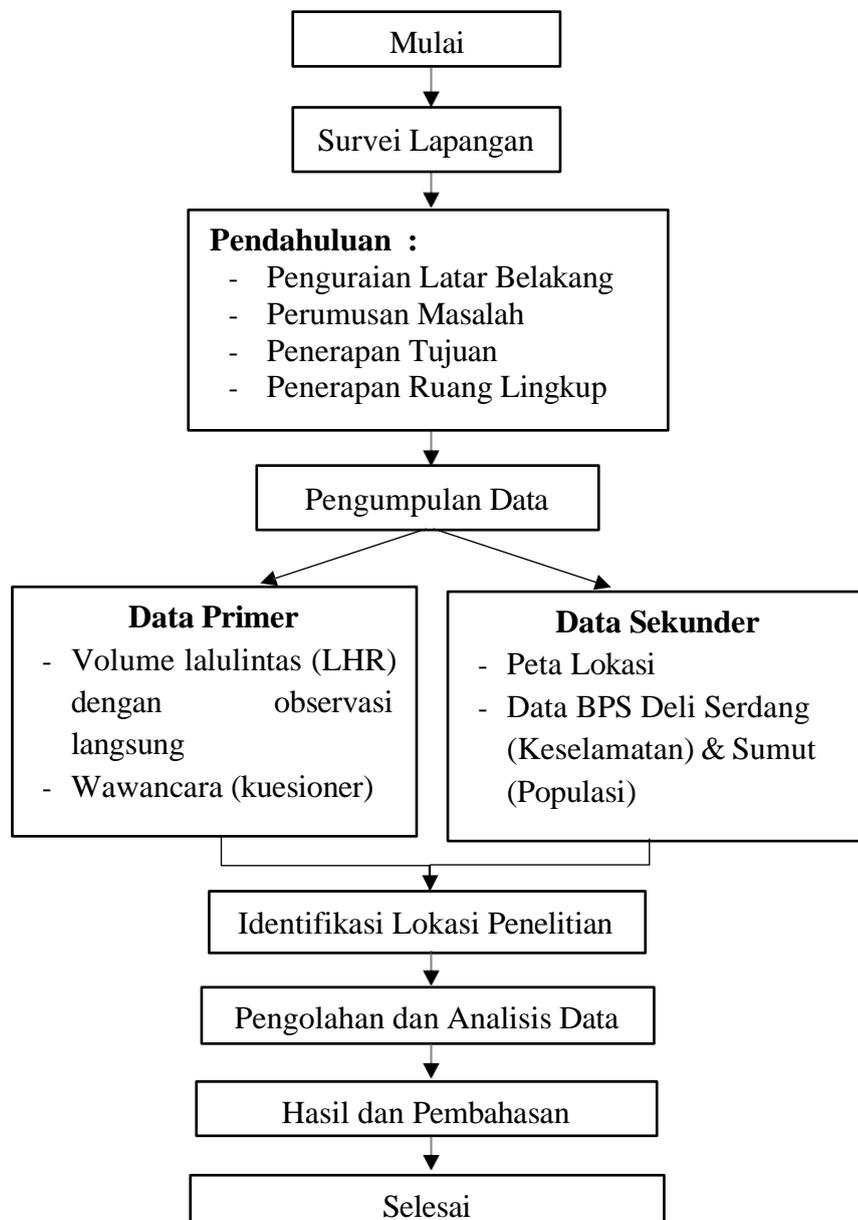
Faktor lain yang tak kalah perannya dalam setiap kasus kecelakaan adalah masih buruknya infrastruktur jalan. Seperti kondisi jalan yang rusak dan berlubang. Terlebih memasuki musim penghujan, dimana banyak dijumpai jalan rusak yang seringkali menjadi penyebab terjadinya kecelakaan (Abubakar, 2012). Faktor jalan terkait dengan kecepatan, rencana jalan, geometrik jalan, pagar pengaman di daerah pegunungan, ada tidaknya median jalan, jarak pandang dan kondisi permukaan jalan, jalan yang rusak atau berlubang sangat membahayakan pemakai jalan terutama bagi pemakai sepeda motor (Rahardjo, 2014)

BAB 3

METODE PENELITIAN

3.1 Bagan Alir Penelitian

Adapun tahapan bagan alir penelitian merupakan suatu kerangka dasar yang membentuk alur kerja dan berfungsi sebagai pedoman umum untuk membantu proses penyusunan Tugas Akhir dapat dilihat pada



Gambar 3.1: Bagan alir.

3.2 Persiapan

Tahap persiapan merupakan rangkaian aktivitas sebelum pengumpulan dan pengolahan data, pada tahap ini disusun kegiatan yang harus dilakukan dengan tujuan untuk mengefektifkan dalam perencanaan. buat membantu dalam proses penyelesaian Tugas Akhir maka perlu dirancang suatu pedoman kerja yang matang, sehingga waktu untuk menuntaskan laporan Tugas Akhir sesuai dengan bobot masalah yang terjadi, berupa alur kerja yang efisien tetapi dapat menjawab seluruh permasalahan yang akan dilihat.

Persiapan awal yang dilakukan untuk menunjang kelancaran penyusunan Tugas Akhir adalah sebagai berikut:

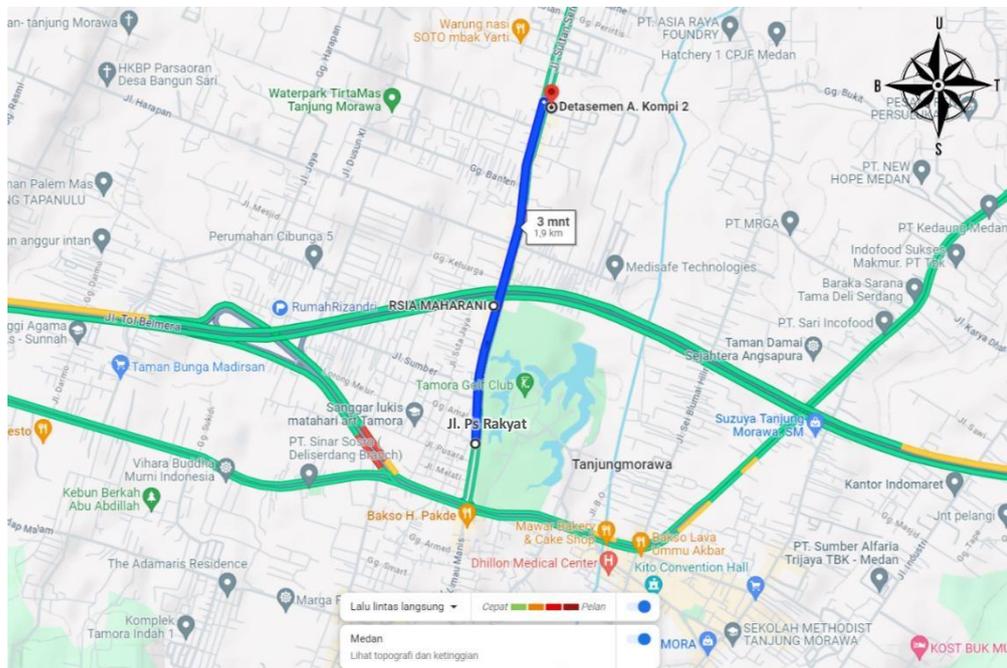
1. Melengkapi persyaratan administrasi Tugas Akhir
2. Melengkapi studi pustaka berupa pengumpulan materi studi sebagai referensi dalam analisis data dan perancangan desain
3. Menentukan data yang dibutuhkan dalam penyusunan Tugas Akhir
4. Mendata instansi-instansi yang akan dijadikan untuk pengumpulan data
5. Pengadaan persyaratan administrasi untuk pengumpulan data
6. Pengadaan proposal penyusunan Tugas Akhir
7. Presentasi data dan rangkuman kerja penyusunan Tugas Akhir
8. *Survey* lokasi untuk mendapatkan gambaran umum kondisi lapangan
9. Pembuatan tahapan penyusunan Tugas Akhir

3.3 Identifikasi Masalah

Tahap identifikasi masalah merupakan upaya untuk mengenali permasalahan yang timbul yaitu analisa sikap masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas pada wilayah jalan Sultan Serdang.

3.4 Lokasi Penelitian

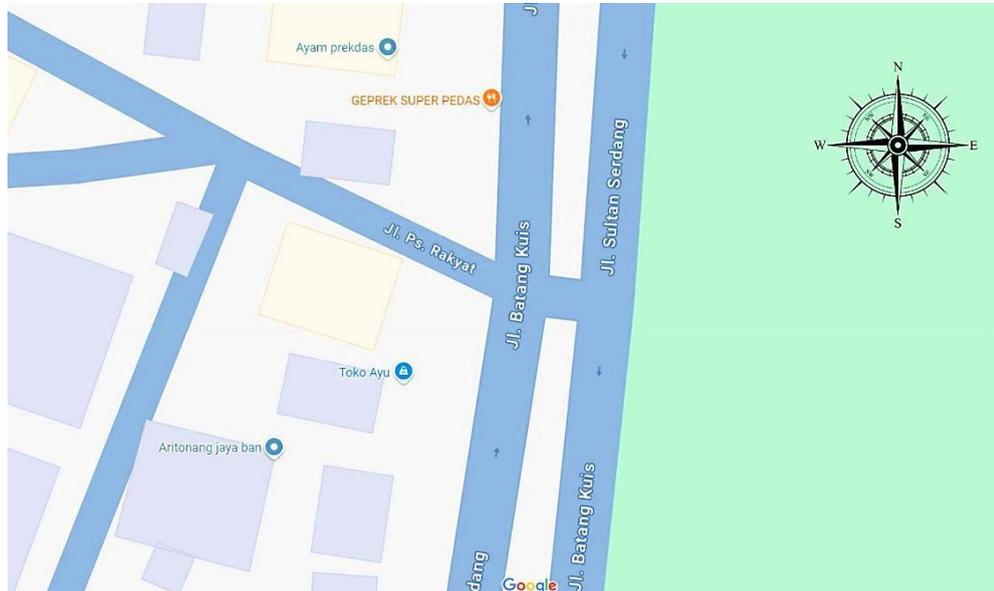
Lokasi Penelitian terletak di Jalan Sultan Serdang, Kecamatan Tanjung Morawa, Kabupaten Deli Serdang, Provinsi Sumatera Utara. Panjang rute yang diteliti adalah ± 1900 m dengan titik awal putaran balik (U-Turn) pertama di depan Jl. Ps Rakyat lalu putaran balik (U-Turn) kedua di depan RSIA Maharani sampai dengan putaran balik (U-Turn) ketiga di sekitar Markas Satuan Brimob Polda Sumut Detasemen A Subden-2. Pemilihan lokasi disebabkan karena banyaknya pelanggaran lalu lintas disekitaran area ini yang disebabkan karena kurangnya kesadaran terhadap keselamatan berlalu lintas.



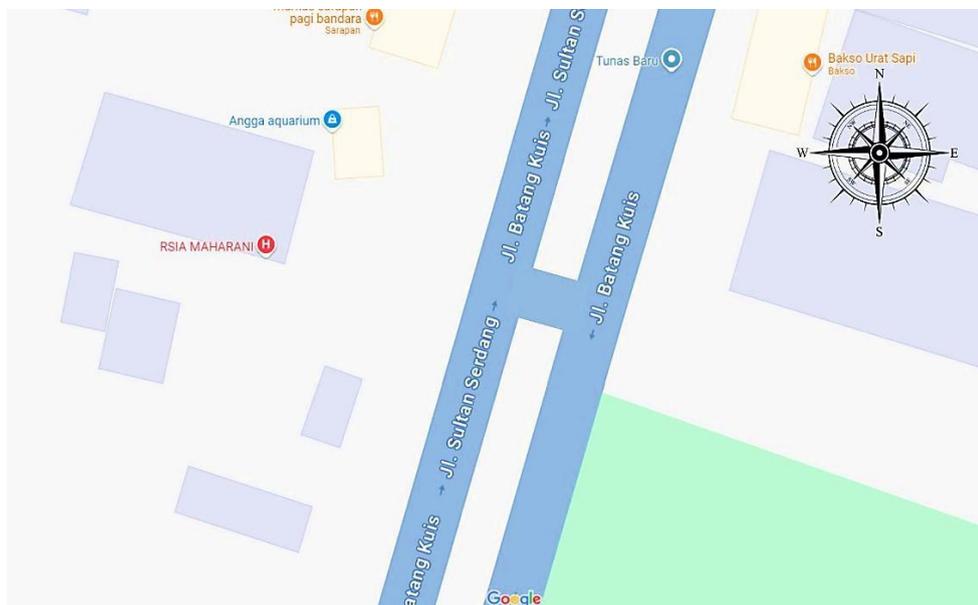
Gambar 3.2: Lokasi penelitian (Google Maps).

Dari hasil pengamatan penulis, putaran balik (U-Turn) termasuk titik lingkup jalan dengan pelanggaran lalu lintas terbanyak. Hal ini disebabkan banyaknya pengguna kendaraan yang tidak mengindahkan peraturan lalu lintas yang tidak membolehkan pengemudi melawan arah, menggunakan kendaraan tidak pada jalurnya dan minimnya pemahaman terhadap keselamatan berlalu lintas. Pada penelitian ini, pemilihan lokasi disebabkan banyaknya pelaku pelanggaran lalu

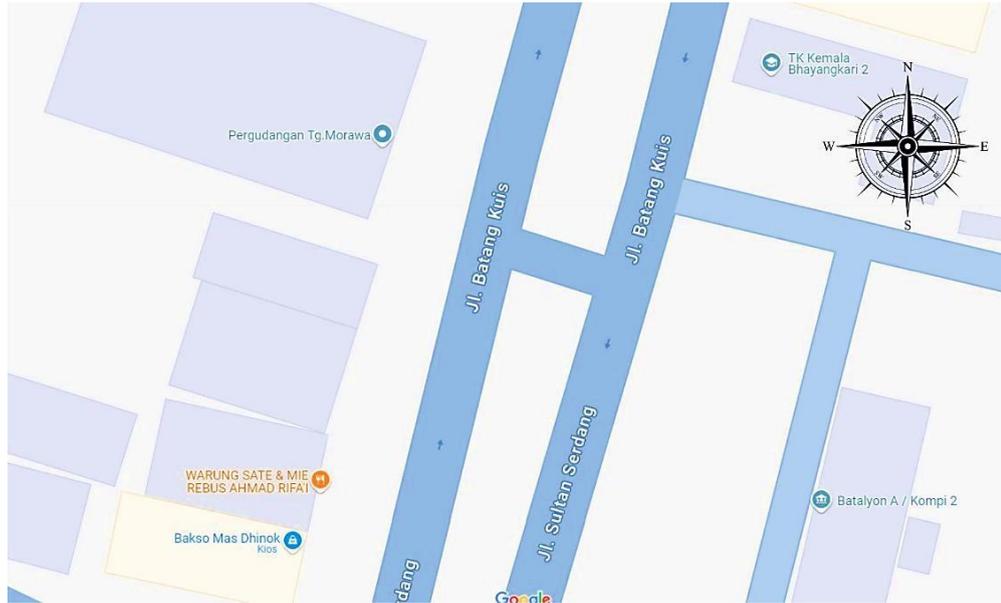
lintas pada jam sibuk yang mengakibatkan kacaunya lalu lintas di sekitar jalan Sultan Serdang ini terutama pada titik putaran balik (U-Turn).



Gambar 3.3: Putaran balik (U-Turn) pertama di depan jalan Ps.Rakyat.



Gambar 3.4: Putaran balik (U-Turn) kedua di depan RSIA (Rumah Sakit Ibu dan Anak) Maharani.



Gambar 3.5: Putaran balik (U-Turn) ketiga di sekitar Markas Satuan Brimob Polda Sumut Detasemen A Subden-2.

3.5 Populasi dan Sampel Penelitian

3.5.1 Populasi

Sugiyono (1999) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulannya. Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah orang-orang yang melintas atau menempuh perjalanan dengan sepeda motor disepanjang area penelitian Jalan Sultan Serdang Kecamatan Deli Serdang. Menentukan banyaknya jumlah populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah dengan berdasarkan persentase besar volume pengendara motor yang diperoleh selama 11 jam, karna waktu yang efektif untuk mencari volume rata-rata pengendara motor yang melintas adalah 11 jam.

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh sepeda motor yang terdaftar pada tahun 2020 di wilayah jalan lintas Kabupaten Deli Serdang . Jumlah sepeda motor yang menjadi populasi adalah 22.728 unit, yang terdiri berbagai merek kendaraan bermotor (Badan Pusat Statistik Sumatera Utara).

3.5.2 Sampel

Pengambilan sampel dilakukan dengan cara metode *Random Sampling* dimana setiap anggota populasi memiliki kesempatan yang sama untuk masuk menjadi anggota sampel, sehingga setiap kendaraan sepeda motor yang kebetulan ketemu dengan *surveyor* dapat dijadikan sebagai sampel (*Walpole dan Mayers*). Jumlah minimal sampel yang digunakan untuk setiap variabel berdasarkan rumus penarikan sampel yang digunakan adalah sebanyak 30 sampel.

3.6 Skala Likert

Skala Likert adalah salah satu jenis skala pengukuran data kuantitatif yang didapatkan atau banyak ditemukan pada angket saat melakukan survei tertentu mengenai apa yang akan diteliti. Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala likert maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrument yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Jawaban setiap item instrument yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat setuju sampai sangat tidak setuju. Pada penelitian ini skala likert yang dibuat dalam bentuk checklist, contoh format kuesioner dalam bentuk checklist sebagai berikut :

Berilah jawaban dengan memberi tanda (✓) pada kolom yang tersedia. Seperti pada tabel 3.6 berikut ini menunjukkan format pertanyaan kuesioner dan jawaban mengenai pertanyaan yang akan diberikan.

pengumpul data sementara, sebelum dicantumkan ke dalam penelitian. adapun alat yang digunakan yaitu sebagai berikut:

1. Seperangkat alat tulis
 - Pulpen dan penghapus
 - Buku catatan (note book)
2. Kamera/Smartphone (Dokumentasi)
3. Formulir kuesioner
4. Seperangkat komputer/laptop
5. Software Statistik

3.7.2 Data Primer Kuesioner

Data primer merupakan data yang didapati dari lokasi penelitian. Cara mendapatkan data primer yaitu dengan melakukan survey lokasi dan menyebarkan kuesioner di lokasi penelitian. Menurut Singarimbun dan Effendi (2012), jumlah responden pengujian minimal 30 orang agar distribusi nilai akan mendekati kurva normal. Dalam penelitian ini kuesioner diberikan kepada 30 responden yang merupakan masyarakat Sultan Serdang, dan target kuesionernya adalah pelajar, mahasiswa, karyawan swasta, PNS, wirausaha dan masyarakat umum lainnya yang berusia 16 s/d >58 Tahun. Kriteria pemberian skor pada alternatif jawaban untuk setiap item pada lembar kuesioner adalah sebagai berikut :

1. Skor 4 untuk jawaban Sangat Setuju
2. Skor 3 untuk jawaban Setuju
3. Skor 2 untuk jawaban Tidak Setuju
4. Skor 1 untuk jawaban Sangat Tidak Setuju

3.7.3 Data Observasi Lapangan

Observasi lapangan dilakukan guna melengkapi data yang diperlukan untuk keperluan gambaran umum dari permasalahan. Pengambilan data dengan metode observasi lapangan dan perhitungan lalu lintas harian (LHR) dilakukan selama

beberapa hari. Kemudian data dari obsevasi lapangan atau pengamatan disimpulkan dalam bentuk cerita, gambar, tabel dan lainnya. Adapun data lalu lintas harian (LHR) ini diambil pada hari dan waktu sibuk yang ditujukan untuk mendapatkan nilai volume lalu lintas atau lebih tepatnya volume harian sepeda motor pada ruas U-Turn (putaran balik) Jalan Sultan Serdang. Berikut data volume lalu lintas pada ruas jalan Jalan Sultan Serdang.

Tabel 3.2: Volume lalu lintas pada ruas Jalan Sultan Serdang.

Hari/ Tanggal	Periode Waktu	Sepeda Motor			Total Volume Lalu Lintas
		U-Turn 1	U-Turn 2	U-Turn 3	
Senin, 04 Desember 2023	07.00-09.00	354	266	262	882
	16.30-18.00	270	361	170	801
Selasa, 05 Desember 2023	07.00-09.00	251	240	182	673
	16.30-18.00	374	109	152	635
Rabu, 06 Desember 2023	07.00-09.00	399	384	171	954
	16.30-18.00	253	320	220	793
Kamis, 07 Desember 2023	07.00-09.00	327	271	225	823
	16.30-18.00	340	261	127	728

3.8 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah statistik deskriptif dengan menggunakan program *Statistic Package for the Social Science* (SPSS) untuk pengujian data. Statistik deskriptif merupakan penelitian yang menggambarkan ataupun menguraikan data sesuai statistik atas suatu kondisi sejelas mungkin tanpa ada intervensi terhadap subjek ataupun objek yang di teliti. Jenis penelitian statistik deskriptif pada penelitian ini adalah statistik deskriptif kuantitatif-kualitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan dalam pengukuran/penilaian perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas oleh responden. Sedangkan deskriptif kualitatif digunakan untuk menerangkan hasil dari data kuantitatif dan mendeskripsikan hasil penelitian yang dikumpulkan melalui

kuesioner. Dalam metode statistik deskriptif ini digunakan pula Uji Validitas, Uji Reliabilitas, dan Mean (rata-rata). Pengujian validitas dan reliabilitas menggunakan program *software* analisis statistik SPSS.

3.8.1 Uji Validitas

Uji validitas berguna untuk mengetahui kevalidan atau kesesuaian angket yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data dari para responden. Uji validitas adalah uji yang digunakan untuk menunjukkan sejauh mana alat ukur yang digunakan dalam suatu mengukur apa yang diukur. Ghazali (2009) menyatakan bahwa uji validitas digunakan untuk mengukur sah, atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Dari hasil perhitungan korelasi akan didapat suatu koefisien korelasi yang digunakan untuk mengukur tingkat validitas suatu item dan untuk menentukan apakah suatu item layak digunakan atau tidak.

Dalam penentuan layak atau tidaknya suatu item yang akan digunakan, biasanya dilakukan uji signifikansi koefisien korelasi pada taraf signifikan 5% atau 0,05, artinya suatu item dianggap valid jika berkorelasi signifikan terhadap skor total. Untuk teknik analisa yang digunakan mengukur validitas item yakni digunakan rumus korelasi *Product Momen*, yaitu :

$$r_{xy} = \frac{N\sum xy - (\sum x)(\sum y)}{\sqrt{(N\sum x^2 - (\sum x)^2)(N\sum y^2 - (\sum y)^2)}} \quad (2.1)$$

Keterangan :

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel x dan variabel y

$\sum xy$ = Jumlah Perkalian antara variabel x dan y

$\sum x^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai x

$\sum y^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai y

$(\sum x)^2$ = Jumlah nilai x kemudian dikuadratkan

$(\sum y)^2$ = Jumlah nilai y kemudian dikuadratkan

Harga tabel r_{xy} yang diperoleh dari perhitungan dikonsultasikan dengan nilai r pada Tabel *Product Momen* dengan taraf signifikan $\alpha=5\%$ atau 0,05. Soal dikatakan Valid apabila harga $r_{xy} > r_{tabel}$. Maka item angket atau kuesioner dinyatakan Valid. Untuk menginterpretasikan tingkat validasi, maka koefisien korelasi dikategorikan pada Tabel 3.8 (Sugiono, 2013).

Tabel 3.3: Koefisien korelasi (Sugiono, 2013).

Nilai r	Interpretasi
0,81- 1,00	Sangat Tinggi
0,61-0,80	Tinggi
0,41-0,60	Cukup Tinggi
0,21-0,40	Rendah
0,00-0,20	Sangat Rendah

3.8.2 Reliabilitas Data

Sugiharto dan Situnjak (2006) menyatakan bahwa reliabilitas menunjuk pada suatu pengertian bahwa instrumen yang digunakan dalam penelitian untuk memperoleh informasi yang digunakan dapat dipercaya sebagai alat pengumpulan data dan mampu mengungkap informasi yang sebenarnya dilapangan. Ghozali (2009) menyatakan bahwa reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari peubah atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawabanseseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Reliabilitas suatu test merujuk pada derajat stabilitas, konsistensi, daya prediksi, dan akurasi. Pengukuran yang memiliki reliabilitas tinggi adalah pengukuran yang dapat menghasilkan data yang reliabel.

Menurut Arikunto (2010) *Cronbach's Alpha* digunakan untuk mencari reliabilitas instrument yang skornya bukan 1 atau 0. Tinggi rendahnya reliabilitas dinyatakan suatu nilai yang disebut koefisien reliabilitas, berkisaran antara 0-1. Koefisien reliabilitas dilambangkan R (Arikunto, 2010).

Tabel 3.4: Rentang nilai *Cronbach's Alpha*.

Nilai Alpha	Kategori Realibilitas
0,8-1,0	Reliabilitas sangat tinggi
0,6-0,8	Reliabilitas tinggi
0,4-0,6	Reliabilitas sedang
0,2-0,4	Reliabilitas rendah
0,0-0,2	Reliabilitas sangat rendah

3.8.3 Mean (Rata-rata)

Metode ini merupakan cara analisis statistik dengan mencari nilai rata-rata dari suatu data tertentu. Dengan nilai rata-rata tersebut dapat dilihat faktor mana yang lebih dominan dari faktor yang lain.

BAB 4

HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Peralatan Penelitian

Dalam melaksanakan penelitian ini maka diperlukan peralatan yang dibutuhkan, adapun alat yang digunakan yaitu sebagai berikut:

1. Seperangkat alat tulis
2. Kamera (Dokumentasi)
3. Formulir kuesioner
4. Seperangkat komputer/laptop dan software statistik

4.2 Variable Penelitian

Variabel yang akan diteliti melalui responden para pengendara sepeda motor yang melintas di sepanjang area penelitian di Wilayah Serdang Kabupaten Deli Serdang, meliputi kelengkapan pengendara dan perilaku pengendara. Berikut merupakan tabel variabel dan indikator yang akan di gunakan dalam penelitian ini (Putranto, 2020).

Tabel 4.1: Variabel dan Indikator.

PARAMETER	INDIKATOR	VARIABEL
Aspek Perilaku Pengendara Sepeda Motor	SIM dan STNK	Frekuensi membawa surat kendaraan bermotor SIM dan STNK
	Helm SNI	Helm Berstandar Nasional Indonesia (SNI)
	Spion Lengkap	Spion kiri dan kanan
	Spion yang di modifikasi	Spion yang tidak dimodifikasi

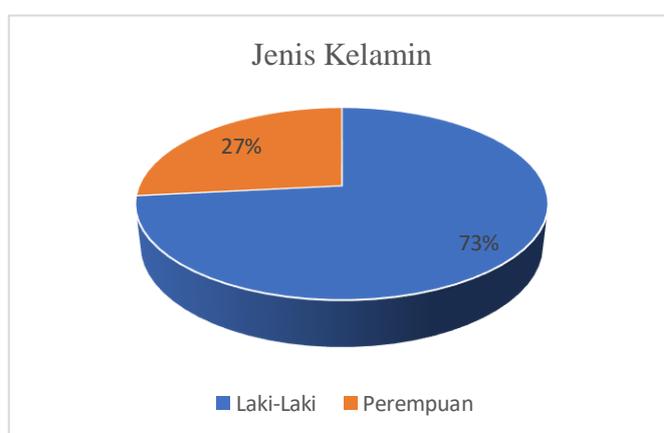
Tabel 4.1: *Lanjutan* Variabel dan Indikator.

PARAMETER	INDIKATOR	VARIABEL
	Ban SNI	Ban sepeda motor SNI
	Sarung Tangan	Sarung tangan
	Sepatu	Sepatu yang melindungi dari kaki hingga mata kaki
	Knalpot SNI	Knalpot sesuai standar kendaraan bermotor
Aspek kelengkapan pengendara sepeda motor	Plat nomor kendaraan	Kendaraan bermotor dilengkapi plat nomor kendaraan.
	Penggunaan helm jarak pendek	Perjalanan jarak pendek tidak menggunakan helm
	Menggunakan helm dengan benar	Memasang pengait helm dagu hingga bunyi klik
	Lampu utama	Menyalakan lampu utama pada siang hari
	Lampu Sein	Mematikan lampu sein
	Kondisi Mesin	Memeriksa kondisi mesin sebelum berkendara
	Mengangkut barang	Tidak mengangkut barang melebihi muatan
	Kecepatan minimal	Berkendara dengan kecepatan 35 km/jam

4.3 Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di Jalan Sultan Serdang

4.3.1 Karakteristik Berdasarkan Jenis Kelamin

Berbedanya jenis kelamin seringkali memunculkan perbedaan dalam sikap berkendara termasuk pemahaman terhadap keselamatan berlalu lintas. Perbedaan jumlah pengguna sepeda motor di wilayah jalan Sultan Serdang berdasarkan jenis kelamin di tunjukkan pada diagram persentase jenis kelamin responden di Jalan Sultan Serdang.

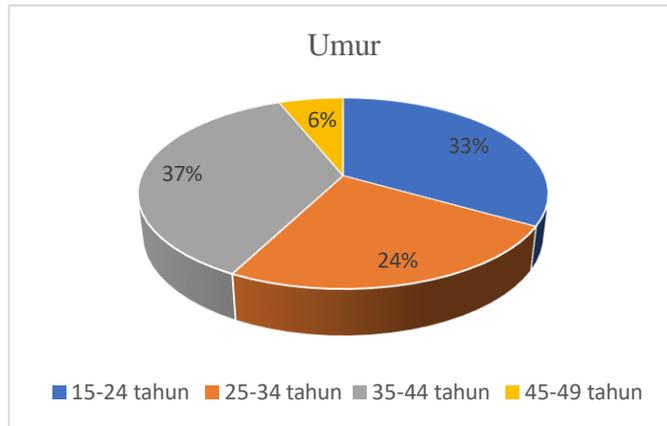


Gambar 4.1: Diagram persentase jenis kelamin responden di Jalan Sultan Serdang.

Gambar 4.2: menunjukkan bahwa jenis kelamin dari 30 responden pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Jalan Sultan Serdang, Kecamatan Deli Serdang yang di jadikan sampel. Yang berjenis kelamin laki-laki sebesar 73%, dan perempuan 26%.

4.3.2 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Usia

Karakteristik pengguna sepeda motor di wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang berdasarkan tingkatan usia yang ditinjau adalah usia 15 s.d 19 tahun, 20 s.d 24 tahun, 25 s.d 29 tahun, 30 s.d 34 tahun, 35 s.d 39 tahun, 40 s.d 44 tahun, 45 s.d 49 tahun.

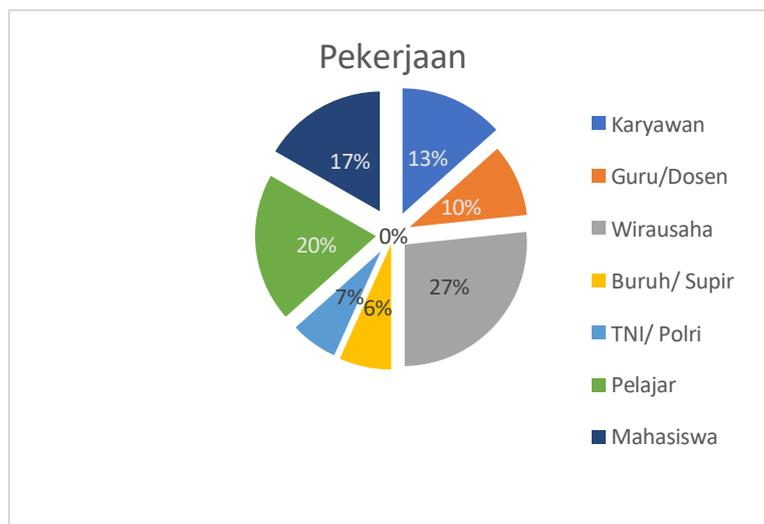


Gambar 4.2: Diagram persentase usia responden di Jalan Sultan Serdang.

Gambar 4.3 menunjukkan bahwa umur dari responden pengendara sepeda motor yang melintas di jalan lintas barat sumatera yang dijadikan sampel. Umur responden 15-24 tahun pada *pie chart* adalah 35%, antara 25-34 tahun sebesar 24%, antara 35-44 tahun sebesar 35%, dan umur >45 sebesar 6%.

4.3.3 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pekerjaan

Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di wilayah Jalan Sultan Serdang berdasarkan profesi/pekerjaan yang ditinjau adalah Pegawai/Karyawan, Guru/Dosen, Wirausaha, Buruh/Sopir, TNI/POLRI, Pelajar, dan Mahasiswa.

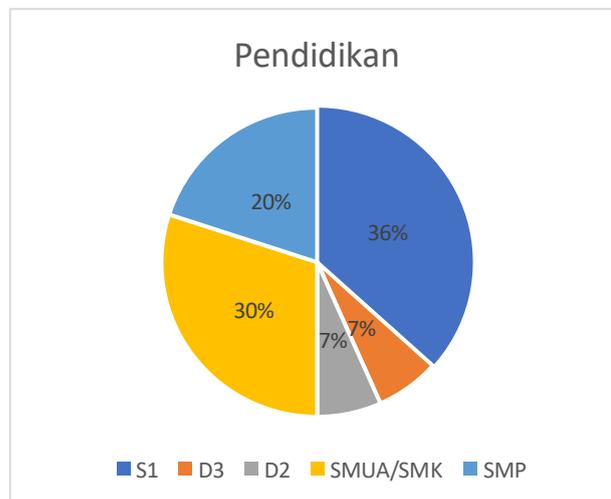


Gambar 4.3: Diagram persentase profesi responden di Jalan Sultan Serdang.

Gambar 4.4 menunjukkan bahwa jumlah Karyawan yang melintas sebesar 13%, TNI/POLRI sebesar 7%, Wirausaha sebesar 27%, Pelajar sebesar 20%, Buruh/Supir sebesar 6%, Guru/Dosen sebesar 10%, Mahasiswa sebesar 17% dan Dokter/Perawat tidak di temui dalam penelitian.

4.3.4 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendidikan

Karakteristik Pengguna Sepeda motor di wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang berdasarkan tingkat pendidikan yang ditinjau adalah SD, SMP, SMUA/SMK, dan Sarjana S1, dan S2.



Gambar 4.4: Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat Pendidikan.

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang menunjukkan tingkatan SMP sejumlah 6 responden dengan nilai persentase 20%, tingkatan SMUA/SMK sejumlah 9 responden dengan nilai persentase 30%, tingkatan D2 sejumlah 2 responden dengan nilai persentase 7%, tingkatan D3 sejumlah 2 responden dengan nilai persentase 7%, dan tingkatan S1 sejumlah 11 responden dengan nilai persentase 36%.

4.4 Hasil Penelitian

4.4.1 Uji Validasi

Uji Validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu instrumen dikatakan valid jika pernyataannya pada suatu instrument mampu atau handal untuk mengungkap sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Pada uji validitas, sampel yang digunakan sebanyak 30 responden yang merupakan pengendara sepeda motor yang melintasi Jl. Sultan Serdang. Kriteria penilaian uji validitas yaitu sebagai berikut :

- a. Jika r hasil positif, r hasil $>$ r table, maka variable tersebut valid
- b. Jika r hasil tidak positif, r hasil $<$ r table, maka variable tersebut tidak valid

Nilai r table diperoleh dengan persamaan $N-2 = 30-2 = 28$ (Lihat table R pada lampiran Tabel L.3) signifikan diperoleh r table = (0.361). pengujian dapat dilihat pada lampiran Tabel L.5 dan hasil nilai uji validitas.

Tabel 4.2: Nilai Pengujian Validasi.

Variabel	R Hitung	R Tabel	Hasil
PT 1	0.729	0.361	Valid
PT 2	0.693	0.361	Valid
PT 3	0.767	0.361	Valid
PT 4	0.717	0.361	Valid
PT 5	0.608	0.361	Valid
PT 6	0.625	0.361	Valid
PT 7	0.758	0.361	Valid
PT 9	0.503	0.361	Valid
PT 10	0.831	0.361	Valid
PT 11	0.833	0.361	Valid
PT 12	0.736	0.361	Valid
PT 13	0.620	0.361	Valid
PT 14	0.558	0.361	Valid
PT 15	0.883	0.361	Valid

Tabel 4.2: Lanjutan Nilai Pengujian Validasi.

Variabel	R Hitung	R Tabel	Hasil
PT 16	0.604	0.361	Valid
PT 17	0.669	0.361	Valid
PT 18	0.582	0.361	Valid
PT 19	0.524	0.361	Valid
PT 20	0.688	0.361	Valid
PT 21	0.616	0.361	Valid
PT 22	0.396	0.361	Valid
PT 23	0.391	0.361	Valid
PT 24	0.767	0.361	Valid
PT 25	0.507	0.361	Valid

Dari hasil pengujian validitas pada tabel 4.7 diatas, kuesioner yang berisi dari 2 varibel ini adalah 25 pertanyaan yang telah diisi oleh 30 responden pada penelitian ini. Dari hasil perhitungan validitas pada tabel diatas, dapat dilihat bahwa r hitung > r tabel mengacu pada hal itu, 25 pertanyaan semua dinyatakan valid karena r hitung lebih dari r tabel yaitu 0,361. Yang mana dapat dilihat pada tabel 4.7 diatas bahwa nilai r hitung tertinggi ialah pertanyaan nomor 15 (PT 15) dengan nilai r hitung sejumlah 0.883, sedangkan nilai r hitung terendah ialah pertanyaan nomor 23 (PT 23) dengan nilai r hitung sejumlah 0.391.

4.4.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas merupakan pengujian pada indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya konsistensinya, apakah alat ukur tersebut akan tetap konsisten apabila pengukuran tersebut diulang. Alat ukur dikatakan reliable jika menghasilkan hasil yang sama meskipun dilakukan pengukuran berkali-kali.

Uji realibilitas dilakukan terhadap data yang sudah diuji valid, salah satu metode untuk mencari tau nilai relibilitas suatu penelitian adalah melalui metode *cronbach's alpha*. *Cronbach's alpha* digunakan untuk mencari relibilitas instrument yang skornya bukan 1 atau 0. Tinggi rendahnya relibilitas dinyatakan suatu nilai yang disebut koefisien reliabilitas, berkisaran antara 0-1.

Tabel 4.3: Tabel Reliabilitas.

Reliabilitas	
Jumlah Pertanyaan	Nilai Alpha
25	0.940

Pada Tabel 4.8 menunjukkan bahwa 30 responden telah memberikan jawaban dengan total 100%. Pada tabel 2.5 menunjukkan pengujian Reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan reliabel karena berada diantara koefisien korelasi 0,60-0,80 yang menunjukkan kriteria reliabilitas Tinggi. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masing- masing item pertanyaan dinyatakan reliabel.

4.4.3 Tabel Kesadaran Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas

Didapatkan hasil persentase 30 responden dari Kelengkapan Pengendara dan Perilaku pengendara yang ada di Wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang. Dapat dilihat pada tabel 4.4 dan tabel 4.5 berikut menunjukkan hasil keseluruhan persentase jawaban dari 30 responden terhadap 25 item pertanyaan yang diberikan oleh peneliti.

Tabel 4.4: Hasil Persentase Jawaban Mengenai Kelengkapan Berkendara.

NO	Kelengkapan Berkendara	SS	S	TS	STS
1.	Saat mengendarai motor saya membawa kelengkapan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)	37 %	47 %	16 %	0 %
2.	Saya selalu memakai helm berstandar SNI saat mengendarai sepeda motor	43 %	47 %	10 %	0 %

Tabel 4.4: *Lanjutan* Hasil Persentase Jawaban Mengenai Kelengkapan Berkendara.

NO	Kelengkapan Berkendara	SS	S	TS	STS
3.	Saya selalu menggunakan spion kiri dan kanan pada kendaraan sepeda motor dengan fungsi yang sesuai	33 %	47 %	20 %	0 %
4.	Kendaraan bermotor saya menggunakan knalpot sesuai standar	33 %	47 %	17 %	3 %
5.	Kendaraan Bermotor saya selalu dilengkapi dengan plat nomor kendaraan	30 %	53 %	17 %	0 %
6.	Kendaraan bermotor saya dilengkapi dengan lampu sein kanan kiri baik di depan maupun di belakang	37 %	60 %	4%	0 %
7	Saya selalu memastikan lampu utama dan lampu rem saya berfungsi dengan baik	30%	57 %	13 %	0 %
8	Saya selalu memastikan ban kendaraan saya dalam keadaan layak pakai	47 %	43 %	10 %	0 %
9	Saya selalu memastikan rem kendaraan saya dalam keadaan dan kondisi yang baik dan aman	57 %	43 %	0 %	0 %
10	Saya selalu menggunakan pelindung tubuh saat berkendara berupa jaket, sarung tangan, celana yang menutupi kaki dengan baik, dan sepatu	27 %	23 %	27 %	23 %

Tabel 4.5: Hasil Persentase Jawaban Mengenai Perilaku Pengendara.

NO.	PERILAKU PENGENDARA	SS	S	TS	STS
1.	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	17 %	33 %	37 %	13 %
2.	Saya mengoperasikan handphone atau smartphone saat mengemudi	37 %	50 %	13 %	0 %
3.	Saya selalu menggunakan helm yang sesuai SNI saat menggunakan sepeda motor dalam jarak jauh maupun dekat.	34 %	37 %	26 %	3 %
4.	Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama	50 %	47 %	3 %	0 %
5.	Saya melawan arah agar cepat sampai tujuan	17 %	33 %	37 %	13 %
6.	Saat mengendarai sepeda motor dan akan berbelok atau berbalik arah saya wajib mengamati situasi lalu lintas disekitar kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah (sein) atau isyarat tangan	44 %	40 %	17 %	0 %
7.	Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor	17 %	50 %	30 %	3 %
8.	Saya mengendarai sepeda motor diatas trotoar untuk menghindari kemacetan	13 %	40 %	24 %	23 %

Tabel 4.4: *Lanjutan* Hasil Persentase Jawaban Mengenai Perilaku Pengendara.

NO.	PERILAKU PENGENDARA	SS	S	TS	STS
9.	Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80km/jam)	30 %	40 %	13 %	17 %
10.	Penumpang harus menggunakan Helm	27 %	44 %	23 %	6 %
11.	Saya selalu menggunakan sepeda motor di jalur sebelah kiri	13 %	40 %	27 %	20 %
12.	Saya tidak menggunakan jalan raya sebagai arena balapan	50 %	30 %	13 %	7 %
13.	Saya mengendarai sepeda motor dalam kesehatan dan kesadaran yang baik.	40 %	57 %	3 %	0 %
14.	Saya memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) secara resmi dan sah	40 %	17 %	20 %	23 %
15.	Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda	30 %	63 %	7 %	0 %

4.5 Analisis Mean

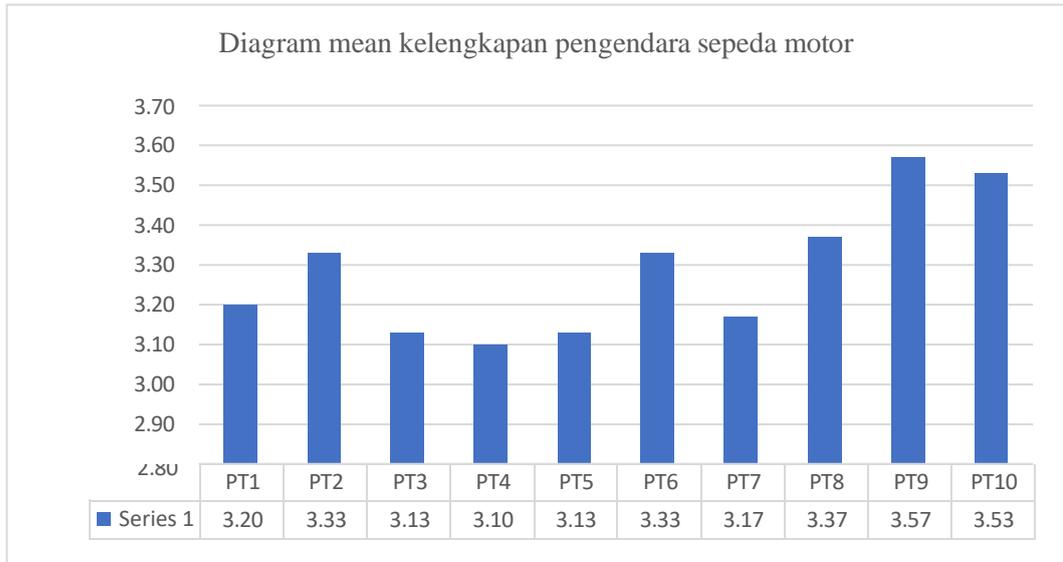
4.5.1 Mean Kelengkapan Pengendara

Mean dari kelengkapan pengendara dimana mean diurutkan dari yang tertunggu hingga terendah, ing diturunkan dari ranking pertama hingga terakhir seperti pada tabel 4.6 berikut ini :

Tabel 4.6: Hasil Mean Kelengkapan Pengendara.

No.	INDIKATOR	Mean	Rank
1	Saat mengendarai sepeda motor membawa kelengkapan surat izin mengemudi (SIM) dan surat tanda nomor kendaraan (STNK)	3.20	1
2	Pengendara selalu menggunakan helm SNI	3.33	2
3	Menggunakan spion kiri kanan pada kendaraan sepeda motor	3.13	3
4	Menggunakan Knalpot sesuai standar kendaraan	3.10	4
5	Kendaraan bermotor selalu dilengkapi dengan nomor plat kendaraan	3.13	5
6	Memastikan lampu sen berfungsi dengan baik	3.33	6
7	Menggunakan lampu utama dan lampu rem dengan baik	3.17	7
8	Memastikan ban kendaraan dalam keadaan layak pakai	3.37	8
9	Memastikan rem kendaraan dalam keadaan dan kondisi yang baik dan aman	3.57	9
10	Menggunakan pelindung tubuh saat berkendara berupa jaket, sarung tangan, celana yang menutupi kaki dengan baik, dan sepatu	2.53	10
Rata-rata		$\Sigma = 3.19$	

Tabel 4.6 hasil mean kelengkapan pengendara menunjukkan bahwa nilai tertinggi yaitu 3,57 dengan pernyataan ‘Memastikan rem kendaraan dalam keadaan dan kondisi yang baik dan aman’. Dan nilai mean yang terendah yaitu 2,53 dengan pernyataan ‘Menggunakan pelindung tubuh saat berkendara berupa jaket, sarung tangan, celana yang menutupi kaki dengan baik, dan sepatu’. Serta jumlah nilai rata-rata mean adalah 3.19.



Gambar 4.5: Diagram Mean Kelengkapan Pengendara Sepeda Motor.

Gambar 4.5 menunjukkan diagram nilai mean kelengkapan pengendara sepeda motor di wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang. Pada PT1 memiliki nilai mean 3.20, PT2 memiliki nilai mean 3.33, PT3 memiliki nilai mean 3.13. PT4 memiliki nilai mean 3.10, PT5 memiliki nilai mean 3.13, PT6 memiliki nilai mean 3.33, PT7 memiliki nilai mean 3.17, PT8 memiliki nilai mean 3.37, PT9 memiliki nilai mean 3.57, dan PT10 memiliki nilai mean 2.53.

4.5.2 Mean Perilaku Pengendara

Mean dari perilaku pengendara dimana mean diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, ing diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir seperti pada tabel 4.7 berikut ini :

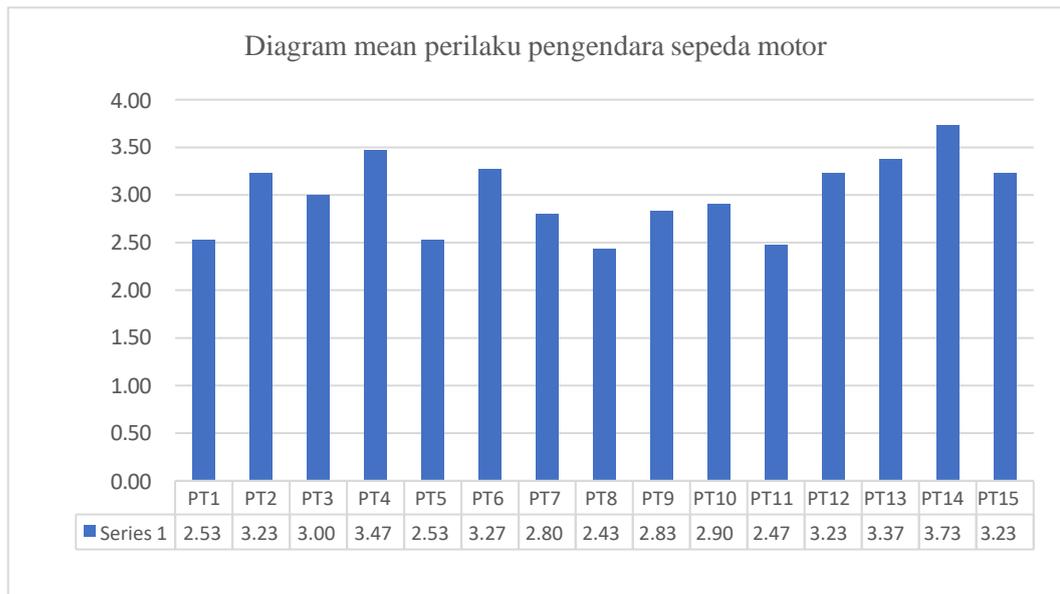
Tabel 4.7: Hasil Mean Perilaku Pengendara Sepeda Motor.

No.	INDIKATOR	Mean
1	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	2.53
2	Saya mengoperasikan handphone atau smartphone saat mengemudi	3.23

Tabel 4.7: *Lanjutan* Hasil Mean Perilaku Pengendara Sepeda Motor.

No.	INDIKATOR	Mean
3	Saya selalu menggunakan helm yang sesuai SNI saat menggunakan sepeda motor dalam jarak jauh maupun dekat.	3.00
4	Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama	3.47
5	Saya melawan arah agar cepat sampai tujuan	2.53
6	Saat mengendarai sepeda motor dan akan berbelok atau berbalik arah saya wajib mengamati situasi lalu lintas disekitar kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah (sein) atau isyarat tangan	3.27
7	Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor	2.80
8	Saya mengendarai sepeda motor diatas trotoar untuk menghindari kemacetan	2.43
9	Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80km/jam)	2.83
10	Penumpang harus menggunakan Helm	2.90
11	Saya selalu menggunakan sepeda motor di jalur sebelah kiri	2.47
12	Saya tidak menggunakan jalan raya sebagai arena balapan	3.23
13	Saya mengendarai sepeda motor dalam kesehatan dan kesadaran yang baik.	3.37
14	Saya memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) secara resmi dan sah	2.73
15	Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda	3.23
Rata-rata		$\Sigma = 2.94$

Tabel 4.7 hasil mean perilaku pengendara sepeda motor menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi berada pada rank 1 yaitu pada pertanyaan ‘Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari’ dengan nilai mean 3.47. dan nilai mean yang terendah yaitu pada pernyataan ‘Saya melawan arah agar cepat sampai tujuan’ dengan nilai 2.53. serta jumlah nilai rata-rata mean 2.94.



Gambar 4.6: Diagram Mean Perilaku Pengendara Sepeda Motor.

Gambar 4.6 menunjukkan diagram nilai mean kelengkapan pengendara sepeda motor di wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang. Pada PT1 memiliki nilai mean 2.53, PT2 memiliki nilai mean 3.23, PT3 memiliki nilai mean 3.00. PT4 memiliki nilai mean 3.47, PT5 memiliki nilai mean 2.53, PT6 memiliki nilai mean 3.27, PT7 memiliki nilai mean 2.80, PT8 memiliki nilai mean 2.43, PT9 memiliki nilai mean 2.83, dan PT10 memiliki nilai mean 2.20. PT11 memiliki nilai mean 2.47, PT12 memiliki nilai mean 3.23, PT13 memiliki nilai mean 3.37, PT14 memiliki nilai mean 2.73, dan PT15 memiliki nilai mean 3.23.

BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian sikap masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas pada wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang, yang dapat disimpulkan berdasarkan analisa data, yaitu sebagai berikut:

1. Perilaku masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang:
 - a. Untuk aspek kelengkapan pengendara dilihat dari hasil mean yang menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi 3.57 dengan pernyataan “Memastikan rem kendaraan dalam keadaan dan kondisi yang baik dan aman “. Dan nilai mean yang terendah yaitu 2,53 pada pernyataan “Menggunakan pelindung tubuh saat berkendara berupa jaket, sarung tangan, celana yang menutupi kaki dengan baik, dan sepatu”.
 - b. Untuk aspek perilaku pengendara sepeda motor dapat disimpulkan dari hasil mean yang menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi pada pernyataan “Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama “ dengan nilai mean 3,47. Dan nilai mean yang terendah yaitu pada pernyataan “Saya mengendarai sepeda motor diatas trotoar untuk menghindari kemacetan” dengan nilai mean 2,43.
2. Tingkat kesadaran berlalu lintas pengguna sepeda motor juga dapat disimpulkan dari hasil analisis frekuensi jawaban dari setiap responden, dimana nilai koefisien tertinggi yaitu sebesar 0,883 dengan tingkat kesadaran pengendara sepeda motor “Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda “.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Pengguna sepeda motor baiknya memperhatikan rambu rambu dan aturan yang ada pada lingkungan sekitar jalan. Pentingnya berhati hati, selalu memperhatikan kelengkapan berkendara yang sesuai dengan standar keselamatan berlalu lintas, menggunakan sepeda motor pada jalurnya dengan tidak melawan arah.
2. Pemerintah dan pihak terkait baiknya melakukan sosialisasi serta edukasi terhadap keselamatan berlalu lintas sedari dini hingga lansia. Hal ini dapat terus mengingatkan masyarakat bahwa berkendara dengan aman dan nyaman adalah hal yang penting dan baik untuk kita semua.
3. Untuk peneliti ataupun akademisi selanjutnya, diharapkan dapat memberikan informasi tambahan terhadap kondisi terkini pada keadaan lalu lintas berupa data serta bukti. Yang nantinya dapat diperhatikan oleh pihak terkait agar dapat menjadi bahan pertimbangan, perbandingan ataupun bahan perubahan.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, Gundara. (2019) “*Analisis Perilaku Berkendara, Sikap Berkendara, Pemahaman Risiko Kecelakaan Terhadap Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Di Jalan Kedung Mundu Raya Kota Semarang*”. Program Studi Transportasi UNIMAR AMN, Hal-16-17
- Anggraini, Dini. (2019) “*Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor Di Kota Samarinda’ (The Study On The Behavior Of Motorists In Samarinda)*”. *Ejournal Sosiatri-Sosiologi*, 2013, 1 (1): 10-19 ISSN 0000-0000. Hal 10-19.
- Apriani. (2018) “*Analisis Pengetahuan Berkendara, Sikap Berkendara, Persepsi Risiko Dan Keterampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Sepeda Motor (Studi Pada Taruna Tingkat I Manajemen Transportasi “AMNI” Semarang)*”. Apriani, (1969), Pp. 9–66.
- Ariska, Intan. (2022) “*Perilaku Pengendara Sepeda Motor Terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas Di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu Provinsi Riau*”. Program Studi Teknik Sipil, Universitas Islam Riau, Hal. 17-18.
- Aryasena, Wahyu. (2019) “*Analisis Perilaku Pengendara, Sikap Berkendara Dan Pemahaman Risiko Kecelakaan Terhadap Keselamatan Berkendara Sepeda Motor Di Jalan Kaligawe Semarang*”. Program studi Transportasi UNIMAR AMNI, Hal-08.
- Ansusanto, Dwijoko dkk. (2016) “*Perilaku Berlalu Lintas Yang Mendukung Keselamatan Di Jalan Raya*”. *Jurnal Teknik Sipil*, Vol. 14 No.1 Hal.12
- Azizah, M. H. (2016) “*Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Mahasiswa (Studi Pada Mahasiswa FMIPA UNNES Angkatan 2008-2015)*”, *Kesehatan Masyarakat UNNES*, 3(2), Pp. 23–24.
- Cardova, Isra. (2020) “*Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas (Studi Kasus : Kecamatan Lubuk Alung, Provinsi Sumatera Barat)*”. Teknik Sipil Universitas Islam

Riau, Hal 06

- Fadlan. (2016) “*Studi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Terhadap Persimpangan Bersinyal Pada Jalan di Kecamatan Medan Timur Kota Medan (Studi Kasus)*”. Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Hal- 06
- Izzaty, R. E., Astuti, B. And Cholimah, N. (2010) “*Angewandte Chemie International Edition* “. 6(11), 951–952., (38), Pp. 5–24.
- Lende, Ardi, C. (2017) “*Perilaku Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berjalan Lintas (Studi Kajian : Wilayah Kota Waikabubak, Sumba Barat, NTT)*”. Teknik Sipil, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, Hal-25-28.
- Mustakim, Hakzah, J. (2022) “*Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Data’e, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang)*”. Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Jurnal Karajata Engineering Vol. 2 No. 2, E-ISSN: 2775-5266, Hal 02.
- Paramitha, I. A. (2017) “*Tinjauan Pustaka Tinjauan Pustaka*”. Convention Center Di Kota Tegal, Pp. 6–37.
- Prisgunanto, Ilham. (2018) “*Pelanggaran Melawan Arah Arus Lalu Lintas Pada Remaja Pengendara Sepeda Motor Di Daerah Khusus Ibukota Jakarta: Analisis Disonansi Kognitif*”. Journal of Indonesia Road Safety - Vol. 1, No. 2. Hal. 111
- Purnamasari, E. And Ansusanto, J. D. (2016) “*Selamat Berkendara Di Jalan Raya*”. Jurnal Teknik Sipil, 14(1), Pp. 10–19.
- Sampouw, M. (2009) “*Kajian Perilaku Marcelino Sampouw*”. FT UI, 2009’, P. 156.
- Sugianto Gito, S. M Y. (2015) “*Karakteristik Kecelakaan Lalu Lintas Dan Pendidikan Keselamatan Berjalan Lintas Sejak Usia Dini: Studi Kasus Di Kabupaten Purbalingga*”. Jurnal Ilmiah Semesta Teknik, 18(1), Pp. 65–75.
- Sigit Dimas. (2016) “*Analisa Tingkat Kecelakaan Wilayah Tanjung Morawa Kab*

Deli Serdang (Studi Kasus)”. Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Hal. 23.

Widjasena B dkk. (2017) “ *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (Safety Riding) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di Pt. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang*”. Jurnal Kesehatan Masyarakat (E-Journal), Vol. 5 (ISSN: 2356-3346). Hal 348.

LAMPIRAN



Gambar L.1: Putaran balik (U-Turn) pertama di depan jalan Ps.Rakyat.



Gambar L. 2: Lokasi penelitian putaran balik (U-Turn) kedua di depan Rumah Sakit Ibu & Anak Maharani Jalan Sultan Serdang.



Gambar L. 3: Lokasi penelitian putaran balik (U-Turn) di depan Markas Satuan Brimob Polda Sumut Detasemen A Subden-2 Jalan Sultan Serdang.



Gambar L.4: Proses wawancara kuesioner kepada salah satu pengguna sepeda motor yang melanggar lalu lintas di depan Rumah Sakit Ibu & Anak Maharani Jalan Sultan Serdang.



Gambar L.5: Proses wawancara kuesioner kepada salah satu pengguna sepeda motor yang memiliki kendaraan lengkap dalam berlalu lintas di Markas Satuan Brimob Polda Sumut Detasemen A Subden-2 Jalan Sultan Serdang.

KUESIONER TUGAS AKHIR

**Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan
Keselamatan Berjalan Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang
Kabupaten Deli Serdang (Studi Kasus)**

▪ **Data Pribadi Responden**

- **Nama Lengkap** :
- **Jenis Kelamin** :
- **Usia** :

Profesi/Pekerjaan

- Pegawai/Karyawan
- Guru/Dosen
- Dokter/Perawat
- Wirausaha
- Buruh/Sopir
- TNI/POLRI
- Pelajar
- Mahasiswa

Tingkat Pendidikan

- SD
- SMP
- SMUA/SMK
- D1
- D2
- D3
- S1
- S2

*Beri tanda (✓) pada pilihan yang sesuai.

Gambar L.6: Kuesioner.

Tabel L. 1: Kuesioner Kelengkapan Berkendara.

**Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan
Keselamatan Berlalu Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang
Kabupaten Deli Serdang (Studi Kasus)**

Kuisisioner Kelengkapan Berkendara

Keterangan Pilihan Jawaban :

- SS = Sangat Setuju
- S = Setuju
- TS = Tidak Setuju
- STS = Sangat Tidak Setuju

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1	Saat mengendarai motor saya membawa kelengkapan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)				
2	Saya selalu memakai helm berstandar Standar Nasional Indonesia (SNI) saat mengendarai sepeda motor				
3	Saya selalu menggunakan spion kiri dan kanan pada kendaraan sepeda motor dengan fungsi yang sesuai				
4	Kendaraan bermotor saya menggunakan knalpot sesuai standar				
5	Kendaraan Bermotor saya selalu dilengkapi dengan plat nomor kendaraan				
6	Kendaraan bermotor saya di lengkapi dengan lampu sein kanan kiri baik di depan maupun di belakang				
7	Saya selalu memastikan lampu utama dan lampu rem saya berfungsi dengan baik				
8	Saya selalu memastikan ban kendaraan saya dalam keadaan layak pakai				
9	Saya selalu memastikan rem kendaraan saya dalam keadaan dan kondisi yang baik dan aman				
10	Saya selalu menggunakan pelindung tubuh saat berkendara berupa jaket, sarung tangan, celana yang menutupi kaki dengan baik, dan sepatu				

Tabel L.2: Kuesioner Perilaku Pengendara.

Analisa Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Pada Wilayah Jalan Sultan Serdang Kabupaten Deli Serdang (Studi Kasus)

Kuisisioner Perilaku Pengendara

Keterangan Pilihan Jawaban :

- SS = Sangat Setuju
- S = Setuju
- TS = Tidak Setuju
- STS = Sangat Tidak Setuju

No	Pernyataan	Pilihan Jawaban			
		SS	S	TS	STS
1	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari				
2	Saya mengoperasikan handphone atau smartphone saat mengemudi				
3	Saya selalu menggunakan helm yang sesuai SNI saat menggunakan sepeda motor dalam jarak jauh maupun dekat.				
4	Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama				
5	Saya melawan arah agar cepat sampai tujuan				
6	Saat mengendarai sepeda motor dan akan berbelok atau berbalik arah saya wajib mengamati situasi lalu lintas disekitar kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah (sein) atau isyarat tangan				
7	Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor				
8	Saya mengendarai sepeda motor diatas trotoar untuk menghindari kemacetan				
9	Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80km/jam)				
10	Penumpang harus menggunakan Helm				
11	Saya selalu menggunakan sepeda motor di jalur sebelah kiri				
12	Saya tidak menggunakan jalan raya sebagai arena balapan				
13	Saya mengendarai sepeda motor dalam kesehatan dan kesadaran yang baik.				
14	Saya memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) secara resmi dan sah				
15	Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda				

Tabel L.3: Tabel r untuk df Cronbach Alpha.

Tabel r untuk df = 1-50

df = (N-2)	Tingkat signifikansi untuk uji satu arah				
	0.05	0.025	0.01	0.005	0.0005
	Tingkat signifikansi untuk uji dua arah				
	0.1	0.05	0.02	0.01	0.001
1	0.9877	0.9969	0.9995	0.9999	1.0000
2	0.9000	0.9500	0.9800	0.9900	0.9990
3	0.8054	0.8783	0.9343	0.9587	0.9911
4	0.7293	0.8114	0.8822	0.9172	0.9741
5	0.6694	0.7545	0.8329	0.8745	0.9509
6	0.6215	0.7067	0.7887	0.8343	0.9249
7	0.5822	0.6664	0.7498	0.7977	0.8983
8	0.5494	0.6319	0.7155	0.7646	0.8721
9	0.5214	0.6021	0.6851	0.7348	0.8470
10	0.4973	0.5760	0.6581	0.7079	0.8233
11	0.4762	0.5529	0.6339	0.6835	0.8010
12	0.4575	0.5324	0.6120	0.6614	0.7800
13	0.4409	0.5140	0.5923	0.6411	0.7604
14	0.4259	0.4973	0.5742	0.6226	0.7419
15	0.4124	0.4821	0.5577	0.6055	0.7247
16	0.4000	0.4683	0.5425	0.5897	0.7084
17	0.3887	0.4555	0.5285	0.5751	0.6932
18	0.3783	0.4438	0.5155	0.5614	0.6788
19	0.3687	0.4329	0.5034	0.5487	0.6652
20	0.3598	0.4227	0.4921	0.5368	0.6524
21	0.3515	0.4132	0.4815	0.5256	0.6402
22	0.3438	0.4044	0.4716	0.5151	0.6287
23	0.3365	0.3961	0.4622	0.5052	0.6178
24	0.3297	0.3882	0.4534	0.4958	0.6074
25	0.3233	0.3809	0.4451	0.4869	0.5974
26	0.3172	0.3739	0.4372	0.4785	0.5880
27	0.3115	0.3673	0.4297	0.4705	0.5790
28	0.3061	0.3610	0.4226	0.4629	0.5703
29	0.3009	0.3550	0.4158	0.4556	0.5620
30	0.2960	0.3494	0.4093	0.4487	0.5541
31	0.2913	0.3440	0.4032	0.4421	0.5465
32	0.2869	0.3388	0.3972	0.4357	0.5392
33	0.2826	0.3338	0.3916	0.4296	0.5322
34	0.2785	0.3291	0.3862	0.4238	0.5254
35	0.2746	0.3246	0.3810	0.4182	0.5189

Tabel L.4: Hasil Mean SPSS.

Descriptive Statistics						
	N	Range	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
PT1	30	2.00	2.00	4.00	3.2000	.71438
PT2	30	2.00	2.00	4.00	3.3333	.66089
PT3	30	2.00	2.00	4.00	3.1333	.73030
PT4	30	3.00	1.00	4.00	3.1000	.80301
PT5	30	2.00	2.00	4.00	3.1333	.68145
PT6	30	2.00	2.00	4.00	3.3333	.54667
PT7	30	2.00	2.00	4.00	3.1667	.64772
PT8	30	2.00	2.00	4.00	3.3667	.66868
PT9	30	1.00	3.00	4.00	3.5667	.50401
PT10	30	3.00	1.00	4.00	2.5333	1.13664
PT11	30	3.00	1.00	4.00	2.5333	.93710
PT12	30	2.00	2.00	4.00	3.2333	.67891
PT13	30	3.00	1.00	4.00	3.0000	.87099
PT14	30	2.00	2.00	4.00	3.4667	.57135
PT15	30	3.00	1.00	4.00	2.5333	.93710
PT16	30	2.00	2.00	4.00	3.2667	.73968
PT17	30	3.00	1.00	4.00	2.8000	.76112
PT18	30	3.00	1.00	4.00	2.4333	1.00630
PT19	30	3.00	1.00	4.00	2.8333	1.05318
PT20	30	3.00	1.00	4.00	2.9000	.88474
PT21	30	3.00	1.00	4.00	2.4667	.97320
PT22	30	3.00	1.00	4.00	3.2333	.93526
PT23	30	2.00	2.00	4.00	3.3667	.55605
PT24	30	3.00	1.00	4.00	2.7333	1.22990
PT25	30	2.00	2.00	4.00	3.2333	.56832
Valid N (listwise)	30					

Tabel L.5: Hasil Reabilitas SPSS.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.940	25

Tabel L.6: Hasil Validitas SPSS.

	Correlations																					
	PT1	PT2	PT3	PT4	PT5	PT6	PT7	PT8	PT9	PT10	PT11	PT12	PT13	PT14	PT15	PT16	PT17	PT18	PT19	PT20	TOTAL	
PT1	Parson-Consensus	1	.484*	.542*	.525*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	.510*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT2	Parson-Consensus	.484*	1	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	.520*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT3	Parson-Consensus	.542*	.520*	1	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	.500*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT4	Parson-Consensus	.525*	.520*	.500*	1	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	.473*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT5	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	1	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	.439*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT6	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	1	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	.407*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT7	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	1	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	.379*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT8	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	1	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	.350*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT9	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	1	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	.321*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT10	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	1	.292*	.292*	.292*	.292*	.292*	.292*	.292*	.292*	.292*	.292*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT11	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	1	.263*	.263*	.263*	.263*	.263*	.263*	.263*	.263*	.263*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT12	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	1	.234*	.234*	.234*	.234*	.234*	.234*	.234*	.234*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT13	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	1	.205*	.205*	.205*	.205*	.205*	.205*	.205*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT14	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	1	.176*	.176*	.176*	.176*	.176*	.176*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT15	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	.176*	1	.147*	.147*	.147*	.147*	.147*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT16	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	.176*	.147*	1	.118*	.118*	.118*	.118*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT17	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	.176*	.147*	.118*	1	.089*	.089*	.089*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT18	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	.176*	.147*	.118*	.089*	1	.060*	.060*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT19	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	.176*	.147*	.118*	.089*	.060*	1	.031*	
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	
PT20	Parson-Consensus	.510*	.520*	.500*	.473*	.439*	.407*	.379*	.350*	.321*	.292*	.263*	.234*	.205*	.176*	.147*	.118*	.089*	.060*	.031*	1	.002*
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30
TOTAL	Parson-Consensus	.723*	.693*	.767*	.717*	.668*	.625*	.758*	.488*	.507*	.893*	.736*	.670*	.558*	.883*	.624*	.669*	.582*	.524*	.688*	.616*	.507*
N	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30	30

-. Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).
*. Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

DAFTAR RIWAYAT HIDUP



DATA DIRI PESERTA

Nama Lengkap : Daffa Rizky Rizandri
Panggilan : Daffa
Tempat Tanggal Lahir : Medan, 24 Juni 2000
Jenis Kelamin : Laki-laki
Nomor KTP : 1207022406000012
Alamat KTP : Dusun VII Desa Bangun Sari Baru, Tj Morawa
Agama : Islam
Nama Orang Tua
Ayah : Safrijal
Ibu : Tati Indriati
No. Telp. Rumah : -
No.Hp/ Telp Seluler : 0822-7673-2984
E- mail : daffarizandri@gmail.com

RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Induk Mahasiswa : 1807210124
Fakultas : Teknik
Program Studi : Teknik Sipil
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara
Alamat Perguruan Tinggi : Jl. Kapten Muctar Basri No.3 Medan 20238