

## **TUGAS AKHIR**

### **TINJAUAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS ( *STUDI KASUS* )**

*“Diajukan Untuk Memenuhi Tugas – Tugas  
Dan Syarat – Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana  
Pada Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil  
Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara”*

**Disusun Oleh :**

**ISHAK YUSUP SIREGAR**

**1507210224**



**UMSU**

Unggul | Cerdas | Terpercaya

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL  
FAKULTAS TEKNIK  
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA  
MEDAN  
2020**

## HALAMAN PENGESAHAN

Tugas Akhir ini diajukan oleh:

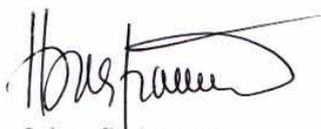
Nama : Ishak Yusup Siregar  
NPM : 1507210224  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Skripsi : Tinjauan Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan  
Keselamatan Berlalu Lintas (Studi Kasus)  
Bidang Ilmu : Transportasi

Telah berhasil dipertahankan di hadapan Tim Penguji dan diterima sebagai salah satu syarat yang diperlukan untuk memperoleh gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.

Medan, ..... 2020

Mengetahui dan menyetujui:

Dosen Pembimbing I



(Ir. Sri Asfiati, M.T)

Dosen Pembimbing II



(Citra Utami, S.T, M.T)

Dosen Pembanding I



(Hj. Irma Dewi, S.T, M.Si)

Dosen Pembanding II



(Dr. Fahrizal Zulkarnain)

Program Studi Teknik Sipil

Ketua,



(Dr. Fahrizal Zulkarnain)

## SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR

Saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama Lengkap : Ishak Yusup Siregar  
Tempat/Tanggal Lahir : Langga Payung, 12 Juni 1996  
NPM : 1507210224  
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Teknik Sipil

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

“Tinjauan Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlau Lintas (Studi Kasus)”

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

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

Medan, ..... 2020

Saya yang menyatakan,



Ishak Yusup Siregar

## KATA PENGANTAR

*Assalamu'alaikum Wr.Wb.*

Dengan menyebut nama Allah SWT yang Maha Pengasih lagi Maha Penyayang. Segala puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah memberikan karunia dan nikmat yang tiada terkira. Salah satunya ialah keberhasilan penulis dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini yang berjudul “Tinjauan Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas” sebagai syarat untuk meraih gelar Sarjana Teknik pada Program Studi Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, Medan.

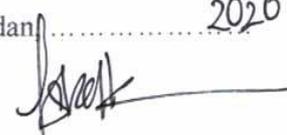
Banyak pihak yang telah membantu dalam menyelesaikan laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis mengucapkan rasa terima kasih yang tulus dan dalam kepada:

1. Ibu Ir. Sri Asfiati, M.T, selaku Dosen Pembimbing I yang telah banyak membimbing dan memberikan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
2. Ibu Citra Utami, S.T, M.T, selaku Dosen Pembimbing II yang telah banyak membimbing dan memberikan masukan kepada penulis dalam menyelesaikan Tugas Akhir ini.
3. Ibu Hj. Irma Dewi, S.T, M.Si, selaku Dosen Pembimbing I juga sekaligus Sekretaris Jurusan Fakultas Teknik Sipil Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
4. Bapak Dr. Fahrizal Zulkarnain, selaku Dosen Pembimbing II juga sekaligus Kepala Jurusan Fakultas Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
5. Bapak Munawar Alfansury Siregar, S.T, M.T, selaku Dekan Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
6. Seluruh Bapak/Ibu Dosen di Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang telah banyak memberikan ilmu yang bermanfaat kepada penulis selama melakukan kegiatan belajar.

7. Bapak/Ibu Staf Administrasi di Biro Fakultas Teknik, Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara.
8. Teristimewah kepada kedua orang tua penulis Baginda Ali Siregar dan Roslan Hasibuan yang telah memberikan kasih sayang, nasehat, dan dukungan tanpa henti yang tak ternilai, sehingga penulis dapat menyelesaikan Skripsi ini.
9. Sahabat penulis Arman Gamilar, Febri Purba, Fadli Aziz, Ikhwan Swandy, Fajar Arief, Ferdian Filipi, Siti Aisyah Nasution dan teman – teman satu peminatan transportasi lainnya, terima kasih atas bantuan dan kerjasamanya dalam setahun terakhir.
10. Untuk rekan – rekan Mahasiswa/i satu perjuangan, Teknik Sipil Stambuk 2015 terkhusus kepada teman – teman Kelas B3 Malam.

Laporan Tugas Akhir ini tentunya masih jauh dari kata sempurna, untuk itu penulis berharap kritik dan saran yang dapat membangun untuk menjadi bahan pembelajaran bagi penulis di masa depan. Semoga Laporan Tugas Akhir ini dapat bermanfaat bagi penulis dan juga pembaca sekalian.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb.*

Medan ..... 2020  
  
Ishak Yusup Siregar

## **ABSTRAK**

### **TINJAUAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS ( STUDI KASUS )**

**Ishak Yusup Siregar**

**1507210224**

**Ir. Sri Asfiati, M.T**

**Citra Utami, S.T, M.T**

Meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor di Kota Lubuk Pakam-Medan-Binjai menjadikan pengguna sepeda motor sebagai penyumbang kecelakaan terbesar. banyak faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan tersebut, salah satu faktor yang dominan adalah kesalahan manusia (human error), karena perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran terhadap peraturan berlalu lintas yang sangat kurang. Kurangnya pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya adalah usia pengendara. Pada usia tertentu khususnya di kalangan remaja, tingkat emosional seseorang itu sangat rentan untuk berperilaku arogan di jalanan sehingga tidak memperdulikan pengguna jalan yang ada di sekitarnya dan tingkat konsentrasi berkurang saat mengemudikan kendaraan.

**Kata kunci :** Perilaku pengendara, peraturan lalu lintas, sepeda motor

## **ABSTRACT**

### **MOTORCYCLE USER REVIEWS IN PRIORITIZING TRAFFIC SAFETY ( CASE STUDY )**

***Ishak Yusup Siregar***

***1507210224***

***Ir. Sri Asfiati, M.T***

***Citra Utami, S.T, M.T***

*The increasing number of motor cycle users in the Lubuk Pakam – Medan – Binjai make motor cycle users as the biggest contributort otheraccident. Many factors that affect the level of the accident, one of the dominant factorsis human error, because the be havior when driving and the level of a ware ness of traffic rulesis very less. Lack of understanding of traffic rulesisin fluenced by several factors including the age of the rider. At a certain age, specially a mongteen a gers, it'semotional level is very susceptible to be have arro gantly on the streets so that the user does not care which way a round it and reduced the level of concentration while driving a vehicle.*

***Keywords : Motor rider be havior, traffic rules, motorcycle***

## DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN KEASLIAN TUGAS AKHIR	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vi
ABSTRACT	vii
DAFTAR ISI	viii
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR NOTASI	xiv
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Ruang Lingkup Penelitian	2
1.4 Maksud dan Tujuan	2
1.5 Manfaat Penelitian	3
1.6 Sistematika Penulisan	3
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b>	
2.1. Pengertian Transportasi	4
2.2. Pengertian Kendaraan	4
2.2.1. Sepeda Motor	5
2.2.2. Sepeda Motor di Wilayah Perkotaan	6
2.2.3. Pengendara Kendaraan Bermotor	7
2.3. Lalu Lintas	7
2.4. Model Regresi	9
2.5. Penentuan Jumlah Sampel	9
2.6. Koefisien Korelasi	10

### **BAB III METODOLOGI PENELITIAN**

3.1. Bagan Metode Penelitian	11
3.2. Tempat dan Waktu Penelitian	12
3.3. Populasi dan Sampel	12
3.3.1. Populasi	12
3.3.2. Sampel	12
3.4. Metode Pengumpulan Data	13
3.4.1. Data Primer	13
3.5. Metode Analisa Data	13
3.6. Uji Validitas dan Realibilitas Data	14
3.6.1. Uji Korelasi	14

### **BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN**

4.1. Data Kendaraan Roda Dua yang Terkumpul	15
4.2. Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai	15
4.2.1. Karakteristik Berdasarkan Tingkat Usia	16
4.2.2. Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pendidikan	16
4.2.3. Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pekerjaan	17
4.2.4. Karakteristik Berdasarkan Tingkat Penghasilan	18
4.3. Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kebijakan Lalu Lintas	19
4.3.1. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Helm SNI	19
4.3.2. Persepsi Pengendara Terhadap Kenyamanan Penggunaan Helm SNI	24
4.3.3. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor	27
4.3.4. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari	31
4.3.5. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Larangan Penggunaan Ponsel Saat Berkendara	35
4.3.6. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson	39
4.4. Uji Regresi Logistik	43

<b>BAB V PENUTUP</b>	
5.1. Kesimpulan	47
5.2. Saran	47
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>	48
<b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP</b>	49
<b>DAFTAR LAMPIRAN</b>	50

## DAFTAR TABEL

Tabel 4.1. Proses Pemilihan Sampel	15
Tabel 4.2. Uji Signifikan Model	44
Tabel 4.3. Model Summary	44
Tabel 4.4. Variable In the Equation	45

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1. Metode penelitian	11
Gambar 4.1. Karakteristik berdasarkan tingkat usia	16
Gambar 4.2. Karakteristik berdasarkan tingkat pendidikan	17
Gambar 4.3. Karakteristik berdasarkan tingkat pekerjaan	18
Gambar 4.4. Karakteristik berdasarkan tingkat penghasilan	19
Gambar 4.5. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia	20
Gambar 4.6. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan	21
Gambar 4.7. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan	22
Gambar 4.8. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan	23
Gambar 4.9. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI	24
Gambar 4.10. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI	25
Gambar 4.11. Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat pekerjaan terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI	26
Gambar 4.12. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI	27
Gambar 4.13. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia terhadap kebijakan penggunaan jalur khusus	28
Gambar 4.14. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan terhadap kebijakan penggunaan jalur khusus	29
Gambar 4.15. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan terhadap kebijakan penggunaan jalur khusus	30
Gambar 4.16. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan terhadap kebijakan penggunaan jalur khusus	31
Gambar 4.17. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia terhadap kebijakan menyalakan lampu disiang hari	32

Gambar 4.18. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan terhadap menyalakan lampu disiang hari	33
Gambar 4.19. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan terhadap menyalakan lampu disiang hari	34
Gambar 4.20. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan terhadap menyalakan lampu disiang hari	35
Gambar 4.21. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia Terhadap larangan menggunakan ponsel saat berkendara	36
Gambar 4.22. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan terhadap larangan menggunakan ponsel saat berkendara	37
Gambar 4.23. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan terhadap larangan menggunakan ponsel saat berkendara	38
Gambar 4.24. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan terhadap larangan menggunakan ponsel saat berkendara	39
Gambar 4.25. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia terhadap kebijakan penggunaan klakson	40
Gambar 4.26. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan terhadap kebijakan penggunaan klakson	41
Gambar 4.27. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan terhadap kebijakan penggunaan klakson	42
Gambar 4.28. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan terhadap kebijakan penggunaan klakson	43

## DAFTAR NOTASI

$\alpha$	= Penyimpangan Terhadap Populasi
$N$	= Besarnya populasi
$n$	= Besarnya sampel
log	= Logaritma
$r$	= Korelasi
$X$	= Peubah Bebas
$Y$	= Peubah Tidak Bebas
AISI	= Asosiasi Industry Sepeda Motor Indonesia
BBM	= Bahan Bakar Minyak
BPS	= Badan Pusat Statistik
SAP	= strategi candaction plan
LHR	= Lalu-Lintas Harian
SPSS	= Statistic Package for the Social Science
SNI	= Standar Nasional Indonesia
SIM	= Surat Izin Mengemudi
STNK	= Surat Tanda Nomor Kendaraan

# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1. Latar Belakang**

Dewasa ini permasalahan jumlah penduduk merupakan permasalahan yang memiliki dampak terhadap seluruh aspek kehidupan, salah satunya adalah permasalahan lalu lintas. Semakin banyaknya penduduk, semakin banyak pula pengguna sarana transportasi seperti sepeda motor.

Dilihat dari keadaan saat ini di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai bahwa jumlah kepemilikan sepeda motor menunjukkan pertumbuhan yang cukup tinggi. Hal ini dimungkinkan karena kemudahan sepeda motor dalam melakukan pergerakan serta karena harga yang cukup terjangkau, sehingga sepeda motor menjadi pilihan utama sebagai alat transportasi untuk melakukan perjalanan.

Meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai menjadikan pengguna sepeda motor sebagai penyumbang kecelakaan terbesar. banyak faktor-faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan tersebut, salah satu faktor yang dominan adalah kesalahan manusia (human error), karena perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran terhadap peraturan berlalu lintas yang sangat kurang. Kurangnya pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas dipengaruhi oleh beberapa hal diantaranya adalah usia pengendara. Pada usia tertentu khususnya di kalangan remaja, tingkat emosional seseorang itu sangat rentan untuk berperilaku arogan di jalanan sehingga tidak memperdulikan pengguna jalan yang ada di sekitarnya dan tingkat konsentrasi berkurang saat mengemudikan kendaraan.

Selain faktor usia, karakteristik pengendara motor seperti tingkat pendidikan, tingkat pekerjaan, dan tingkat penghasilan pengendara juga menjadi bahan pertimbangan perilaku pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai terhadap kebijakan peraturan berlalu lintas. Dari dasar pemikiran tersebut, penulis menjadikan bahan penelitian tugas akhir, sehingga penulis mengambil judul :

“Tinjauan Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berjalan Lintas di Wilayah Lubuk Pakam - Medan - Binjai (Studi Kasus)”

## **1.2. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang tersebut, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Bagaimana karakteristik Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai?
2. Apakah terdapat pengaruh antara usia pengendara, tingkat pendidikan, tingkat pekerjaan, dan tingkat pendapatan pengendara sepeda motor dengan persepsi pengendara terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.

## **1.3. Ruang Lingkup Penelitian**

Untuk memberikan arah yang lebih terfokus dan mempermudah penyelesaian masalah dengan baik sesuai dengan tujuan ingin dicapai, serta karena adanya keterbatasan kami, maka penelitian ini dibatasi sebagai berikut:

1. Lingkup penulisan ini dibatasi pada karakteristik dan perilaku pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai
2. Data primer diambil dengan menggunakan metode survey yaitu melakukan wawancara langsung dengan pengguna sepeda motor yang melintas di jalan di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai?

## **1.4. Tujuan Penelitian**

Adapun maksud pelaksanaan penelitian ini adalah untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai. Sedangkan tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah:

1. Menganalisis karakteristik pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai?
2. Menganalisis perilaku pengendara sepeda motor antara usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan tingkat penghasilan terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.

## **1.5. Manfaat Penelitian**

Manfaat yang ingin dicapai dari penelitian adalah:

1. Sebagai masukan kepada Pemerintah di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam (Deli Serdang) - Medan - Binjai dalam mengevaluasi kebijakan yang digunakan untuk mengatur kendaraan Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan - Binjai.
2. Sebagai referensi bagi peneliti dan perencana angkutan pribadi khususnya sepeda motor pada masa yang akan datang.
3. Bahan informasi bagi peneliti selanjutnya, khususnya yang berkaitan dengan permasalahan transportasi perkotaan.

## **1.6. Sistematika Penulisan**

Penulisan Tugas Akhir ini disesuaikan dengan sistematika yang telah ditetapkan sebelumnya agar lebih mudah memahami isinya. Sistematika penulisan ini memuat hal-hal sebagai berikut:

### **BAB I PENDAHULUAN**

Bab ini menguraikan latar belakang masalah, rumusan masalah, maksud dan tujuan penulisan, batasan penulisan, manfaat dan sistematika penulisan.

### **BAB II 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 III METODE PENELITIAN**

Berisi tentang penjelasan penelitian, cara pengumpulan data dan cara menganalisanya.

### **BAB IV HASIL PERENCANAAN DAN PEMBAHASAN**

Berisi tentang hasil perencanaan dan pembahasan dari data-data yang diperoleh.

### **BAB V PENUTUP**

Bab ini memberikan hasil penelitian secara singkat dan jelas sebagai jawaban dari masalah yang diangkat dalam penelitian.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1. Pengertian Transportasi**

Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Ia menunjukkan hubungan yang sangat erat 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 yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu yang secepat mungkin dan dengan pengeluaran biaya yang sekecil mungkin.

#### **2.2. Pengertian kendaraan**

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. 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.

### **2.2.1. 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.

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, seperti 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 (Koran Tribun Timur, 2007).

Penggunaan sepeda motor nampaknya semakin meningkat terutama sejak terjadinya kenaikan harga bahan bakar minyak (BBM) rata-rata sebesar seratus persen pada bulan oktober 2005. Kenaikan harga bahan bakar minyak yang sangat kontroversial dalam sejarah kenaikan harga BBM di Indonesia itu, menyebabkan

biaya operasi kendaraan naik tajam yang berimbas pada kenaikan biaya transportasi dan biaya hidup masyarakat. Sementara itu pendapatan masyarakat pada umumnya tidak banyak berubah sehingga daya belinya cenderung menurun.

### **2.2.2. Sepeda Motor di Wilayah Perkotaan**

Sistem angkutan pribadi dapat dibedakan dalam dua kategori dasar yaitu angkutan pribadi roda empat (mobil) dan angkutan pribadi roda dua (Motor). Sedangkan di negara Indonesia, tingkat kepemilikan sepeda motor tergolong tinggi, yaitu sekitar 68 sepeda motor per 1000 penduduk pada tahun 2000 (Putranto, 2004).

Beberapa faktor yang mempengaruhi kepemilikan kendaraan bermotor roda dua adalah keadaan sosial dan ekonomi, ditinjau dari segi kegunaannya dan situasi dan kondisi lingkungan (Rahmani dan Mu'min, 2005).

Di Indonesia terdapat 10 kota metropolitan (BPS, 2000), 8 kota besar, 39 kota sedang dan sebagian besar kota kecil lainnya, dengan total penduduk perkotaan sebesar 90 juta jiwa (42% dari jumlah penduduk Indonesia). Karakteristik transportasi perkotaan merupakan pergerakan jarak pendek dan maksud perjalanan dapat lebih dari satu. Moda jenis kendaraan yang lebih banyak digunakan di Kota adalah Sepeda Motor.

Pertumbuhan sepeda motor di Kota-kota besar Indonesia seperti Jabotabek telah meningkat tajam yaitu sekitar 60% dimana 1.528 juta unit pada tahun 1998 sedangkan di tahun 2002 jumlahnya 2.446 juta unit (SITRAMP 2004). Pertambahan ini dikarenakan buruknya angkutan umum bis dan turunnya harga sepeda motor. Sepeda motor sangat populer untuk masyarakat dengan pendapatan menengah. Mempertahankan suatu angka jumlah sepeda motor adalah sangat penting untuk pengendalian pencemaran udara dan keamanan lalu lintas (Ammari, 2005) :

Identifikasi dampak terhadap kualitas udara serta daya dukung fasilitas di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai :

- 1) Membuat usulan action plan untuk manajemen kesemrawutan moda sepeda motor, baik pada tingkat kebijakan makro maupun tingkat manajemen operasional.

- 2) Menerapkan Transport Demand Management. Misalnya penerapannya terhadap motordinas, motor pribadi pegawai kanto pemerintah dan swasta yang secara logika bisa didata.

Untuk penyiapan *strategi candaction plan* (SAP), ruang lingkup materi pekerjaan meliputi:

- 1) Melihat secara keseluruhan peran moda sepeda motor dalam konteks aktivitas ekonomi kota, dan kebutuhan pergerakan penduduk kota.
- 2) Mereview peraturan, perundang-undangan, serta kebijakan yang terkait dengan moda sepeda motor.
- 3) Analisis dan simulasi model perkembangan industri dan penjualan sepeda motor.
- 4) Prediksi pertumbuhan sepeda motor serta prakiraan dampak yang ditimbulkan terhadap kinerja lalu lintas (*trafficimpact*) dan lingkungan (*environmentimpact*).
- 5) Melihat cara pengelolaan manajemen sepeda motor termasuk regulasi di Negara lain.

### **2.2.3. Pengendara Kendaraan Bermotor**

Pengendara disebut juga sebagai pengemudi. Pengemudi yaitu orang yang mengemudikan kendaraan bermotor. Pengemudi yang baik merupakan orang yang sudah mengembangkan kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta aman dan tepat. Batas keselamatan harus dijaga dan pemberian kelonggaran dibuat untuk menghindari kecelakaan. Kecelakaan banyak terjadi pada umur 15 hingga 24 tahun dibanding yang lain. Pengemudi yang paling aman adalah orang berumur 65 hingga 74 tahun.

### **2.3. Lalu Lintas**

Lalu lintas di dalam Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Sedang ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukkan

bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

defenisi berlalu lintas :

1. ada lalu lintasnya
2. berkenaan dengan lalu lintas: aturan yang perlu dipatuhi
3. melakukan tindak lalu lintas (dengan kendaraan)

Perlalulintasan n, perihal berlalu lintas :

Untuk mengendalikan pergerakan orang dan atau kendaraan agar bisa berjalan dengan lancar dan aman diperlukan perangkat peraturan perundangan yang sebagai dasar dalam hal ini Undang-undang No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang mengatur hal-hal sebagai berikut:

1. Instansi yang membina
2. Penyelenggaraan
3. Jaringan prasarana
4. Ketentuan tentang kendaraan yang digunakan
5. Pengemudi yang mengemudikan kendaraan itu
6. Ketentuan tentang tata cara berlalu lintas
7. Ketentuan tentang keselamatan dan keamanan dalam berlalu lintas
8. Ketentuan untuk mengurangi pencemaran lingkungan
9. Perlakuan khusus yang diperlukan untuk penyandang cacat, manusia lanjut usia, wanita hamil, dan orang sakit
10. Sistem informasi dan komunikasi lalu lintas,
11. Penyidikan dan peningkatan pelanggaran lalu lintas serta
12. Ketentuan pidana dan sanksi yang dikenakan terhadap pelanggaran ketentuan lalu lintas.

## 2.4. Model Regresi

*Regresi logistik* membentuk persamaan atau fungsi dengan pendekatan *maximumlikelihood*, yang memaksimalkan peluang pengklasifikasian objek yang diamati menjadi kategori yang sesuai kemudian mengubahnya menjadi koefisien regresi yang sederhana.

*Regresi logistik* akan membentuk variabel prediktor/respon ( $\log(p/(1-p))$ ) yang merupakan kombinasi linier dari variabel independen. Nilai variabel prediktor ini kemudian ditransformasikan menjadi probabilitas dengan *fungsilogit*.

*Regresi logistik* menghasilkan rasio peluang yang dinyatakan dengan transformasi fungsi logaritma (*log*), dengan demikian fungsi transformasi *log* ataupun *ln* diperlukan untuk *p-value*, dengan demikian dapat dinyatakan bahwa **logit (p)** merupakan *log* dari peluang (*oddsratio*) atau *likelihoodratio* dengan kemungkinan terbesar nilai peluang adalah 1, dengan demikian persamaan *regresi logistik* adalah:

$$\mathbf{Log(P / 1 - p)} = \beta_0 + \beta_1 X_1 + \beta_2 X_2 + \dots + \beta_k X_k$$

Dimana **P** adalah 1 kemungkinan bahwa  $Y = 1$ , dan  $X_1, X_2, X_3$  adalah variabel independen, dan  $b$  adalah koefisien regresi.

Model regresi harus berdasarkan atas prinsip asumsi statistik berikut :

- 1) Peubah tidak bebas (Y) adalah merupakan fungsi linier dari peubah bebas (X). Jika hubungannya tidak linier data kadang-kadang harus ditransformasikan terlebih dahulu agar menjadi linier.
- 2) Peubah, terutama peubah bebas, adalah tetap dan telah diukur tanpa alat.
- 3) Tidak ada korelasi yang kuat antara sesama peubah bebas.
- 4) Variansi dari peubah tidak bebas terhadap garis regresi adalah sama untuk semua nilai peubah bebas.
- 5) Nilai peubah tidak bebas harus tersebar normal atau minimal mendekati normal.

## 2.5. Penentuan Jumlah Sampel

Menurut Sugiyono, 2007 pengambilan sampel yang layak yaitu dengan menggunakan rumus :

$$n = \frac{N}{1 + N \alpha^2}$$

dimana :

- $\alpha$  = Penyimpangan terhadap populasi atau derajat ketepatan (degree of reliability) yang diinginkan (diambil 0,05)
- N = Besarnya populasi
- n = Besarnya sampel

## 2.6. Koefisien Korelasi

Salah satu tahapan terpenting di dalam analisis trip generation (bangkitan perjalanan) terutama dengan metode analisis regresi adalah penentuan hubungan antara variabel-variabelnya baik antara sesama variabel bebas (pada regresi berganda) maupun antara variabel bebas dengan variabel tidak bebas (pada regresi berganda dan sederhana).

Untuk menentukan apakah suatu variabel mempunyai tingkat korelasi dengan permasalahan ataupun dengan variabel yang lainnya dapat digunakan dengan suatu teori korelasi. Apabila X dan Y menyatakan dua variabel yang sedang diamati maka diagram pencar menggambarkan titik-titik lokasi (X,Y) menurut sistem koordinat. Apabila semua titik di dalam diagram pencar nampak berbentuk sebuah garis, maka korelasi tersebut disebut linier.

Apabila Y cenderung meningkat dan X meningkat, maka korelasi tersebut disebut korelasi positif atau korelasi langsung. Sebaliknya apabila Y cenderung menurun sedangkan X meningkat, maka korelasi disebut korelasi negatif atau korelasi terbalik. Apabila tidak terlihat adanya hubungan antara variabel-variabel, maka dikatakan tidak terdapat korelasi antara kedua variabel.

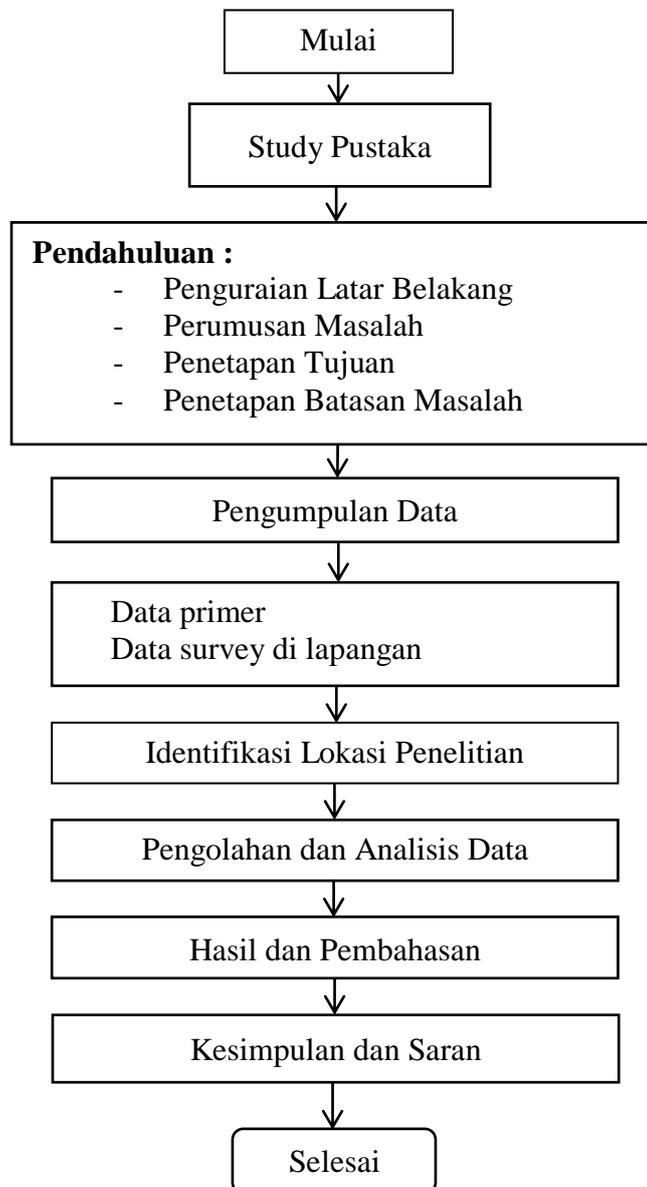
Korelasi antara variabel tersebut dapat dinyatakan dengan suatu koefisien korelasi (r). Nilai r berkisar antara -1 dan +1. Tanda (+) dan tanda (-) dipakai untuk korelasi positif dan korelasi negatif. Dalam penelitian ini tahapan analisis korelasi merupakan tahapan terpenting didalam menentukan hubungan antara faktor-faktor yang berpengaruh pada pergerakan/transportasi.

## BAB III

### METODE PENELITIAN

#### 3.1. Bagan Metode Penelitian

Metode yang dilakukan dalam rangka mencapai tujuan studi, secara garis besar adalah sebagai berikut :



Gambar 3.1. Metode Penelitian

### **3.2. Tempat Dan Waktu Penelitian**

Pengambilan sampel dilakukan pada waktu padatnya aktivitas, waktu tersebut adalah pukul 07.30 – 10.30 pagi di lokasi Jalan Lintas Lubuk Pakam – Medan dan pukul 15.00 – 18.00 sore di lokasi Jalan Lintas Medan - Binjai sesuai dengan pengamatan dilapangan dan diambil selama satu minggu berturut-turut. Pengambilan ini dilakukan dengan bantuan teman kelompok yang berjumlah 4 orang.

Semua siap dilokasi sebelum waktu pengambilan sampel dilakukan Pengambilan data pada tanggal 13-19 Januari 2020, pekerjaan ini dilakukan secara berkelompok, kelompok pertama mengambil data diruas jalur kiri, dan kelompok kedua mengambil data diruas jalur kanan. Pengambilan data ini dilakukan selama tiga jam berturut-turut didua lokasi yang berbeda dan melakukan pengamatan selama seminggu.

Sasaran studi adalah kelompok usia responden pengendara sepeda motor yang berusia produktif yaitu 17 – 45 tahun yang biasa melintas diJalan Lubuk Pakam – Medan dan/atau Jalan Medan - Binjai.

### **3.3. Populasi dan Sampel Penelitian**

#### **3.3.1. Populasi**

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh sepeda motor yang terdaftar pada tahun 2020 di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam – Medan – Binjai. Jumlah sepeda motor yang menjadi populasi adalah 1.802.912 unit, yang terdiri berbagai merek (Dinas perhubungan Sumatera Utara).

#### **3.3.2. 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 400 sampel.

### **3.4. Metode Pengumpulan Data**

#### **3.4.1. Data Primer**

Pengambilan data ini dilakukan secara langsung dengan cara pengamatan dan wawancara langsung dilapangan dimana data yang dikumpulkan tersebut adalah:

- 1) Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam – Medan – Binjai
- 2) Menganalisis perilaku pengendara sepeda motor antara usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan tingkat penghasilan terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.
- 3) Survei dilakukan di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam – Medan – Binjai pada tanggal 13 – 19 januari 2020. Survey ini untuk mengidentifikasi perilaku pengendara sepeda motor terhadap terhadap kebijakan peraturan berlalu lintas berdasarkan tingkatan usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan tingkat penghasilan.
- 4) Data Tambahan Data Survey Lalu-Lintas Harian (LHR)

Survei ini dilakukan untuk mengetahui variabel pengaruh variabel variabel tersebut terhadap perilaku dalam berkendara. Dengan menggunakan kuisisioner survey sesuai lampiran. Pengambilan data dilakukan pada jalan di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam – Medan – Binjai Variabel-variabel Penelitian.

Variabel-variabel yang berpengaruh dalam penelitian studi perilaku pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam – Medan – Binjai adalah:

- 1) Usia pengendara
- 2) pendidikan terakhir
- 3) Profesi
- 4) Tingkat penghasilan pengendara.

### **3.5. Metode Analisis Data**

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi logistik dengan menggunakan program Statistic Package for the Social Science (SPSS).

### 3.6. Uji Validitas dan Reliabilitas Data

Kuisisioner dikatakan valid (sah), jika pertanyaan pada suatu kuisisioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuisisioner tersebut. Sedangkan untuk kuisisioner dikatakan reliabel (andal) jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu.

#### 1) Uji Validitas Data

- Menentukan nilai r tabel

Nilai r tabel dapat ditentukan dari tabel r (pada lampiran), untuk  $df = \text{jumlah sampel} - 2$ , dengan tingkat signifikansi 5%.

- Menentukan r hasil r hasil untuk tiap variabel bisa dilihat pada kolom *CORRECTED ITEM – TOTAL CORRELATION*.
- Jika r hasil positif,  $r \text{ hasil} > r \text{ tabel}$ , maka variabel tersebut valid
- Jika r hasil tidak positif,  $r \text{ hasil} < r \text{ tabel}$ , maka variabel tersebut tidak valid

#### 2) Uji Reliabilitas Data

- Menentukan nilai r tabel :

Nilai r tabel dapat ditentukan dari tabel r (pada lampiran), untuk  $df = \text{jumlah sampel} - 2$ , dengan tingkat signifikansi 5%

- Menentukan r hasil r hasil adalah angka ALPHA (terletak di akhir output)
- Jika r ALPHA positif dan  $r \text{ ALPHA} > r \text{ tabel}$ , maka variabel tersebut reliabel.
- Jika r ALPHA tidak positif dan  $r \text{ ALPHA} \text{ hasil} < r \text{ tabel}$ , maka variabel tersebut tidak reliabel

#### 3.6.1. Uji korelasi

Uji korelasi dilakukan untuk mengetahui kekuatan/ keeratan hubungan antara variabel bebas dengan variabel tak bebas. Hasil dari uji korelasi dinyatakan dengan koefisien korelasi, dimana dengan nilai koefisien korelasi ini dapat diketahui tingkat keterhubungan antara variabel tak bebas dan variabel bebas yang mana sangat berguna dalam menganalisa tingkat keterhubungan tersebut.

Untuk hubungan antar variabel bebas akan dipilih variabel bebas yang memiliki nilai korelasi tidak kuat atau  $< 0,5$  dalam suatu persamaan, sedangkan hubungan antara variabel bebas dan variabel tak bebas akan dipilih variabel bebas yang memiliki korelasi yang kuat atau  $> 0,5$  dalam suatu persamaan.

## BAB IV

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 4.1. Data Kendaraan Roda Dua yang Terkumpul

Dalam menentukan jumlah responden (sepeda motor), variabel yang digunakan adalah persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Oleh karena itu dalam survei pendahuluan harus mencakup karakteristik pengguna sepeda motor itu sendiri.

Pada survei pendahuluan diambil 1200 data sampel sebagai data awal. Adapun minimal sampel yang harus disurvei adalah sebanyak 400 data. karena secara statistik disyaratkan bagaimanapun model sampel, asal saja variansnya terhingga, maka rata-rata sampel akan mendekati distribusi normal. Pendekatan kepada normal ini makin baik jika ukuran sampel (N) makin besar. Proses pengambilan sampel dapat dilihat pada tabel 4.1. :

Tabel 4.1. Proses pemilihan sampel

No.	Keterangan	Jumlah
1	Sampel awal	1200 Responden
2	Data yang digunakan sebagai sampel	400 Responden

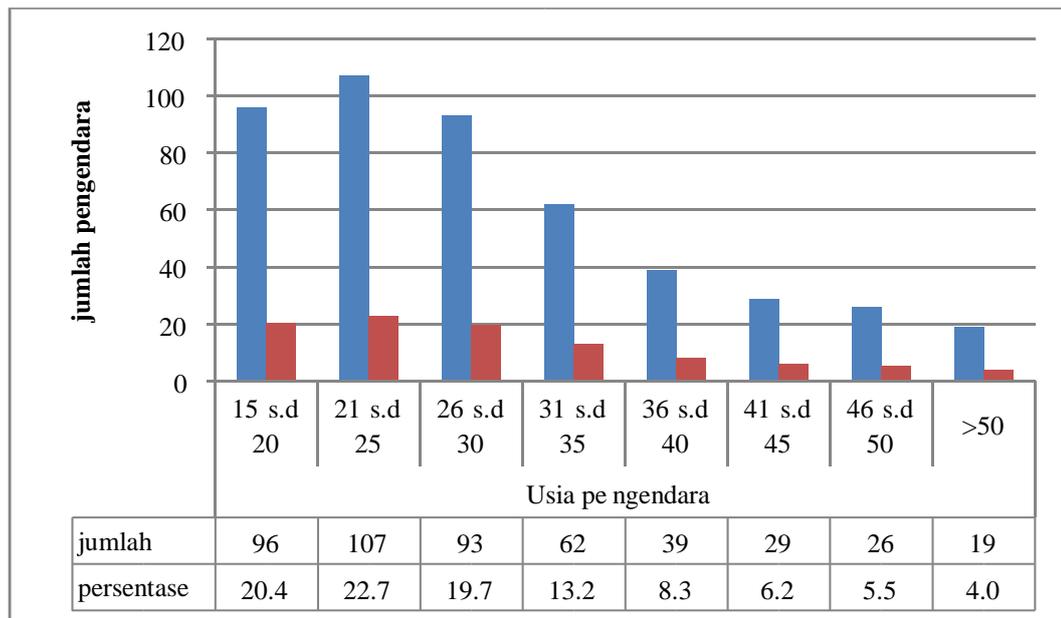
(Sumber: Data setelah diolah, 2020).

Data yang terdapat pada table diatas. Terdiri dari 400 responden yang terpilih sebagai sampel yang digunakan, dan sampel yang digunakan sebagai penelitian adalah sampel yang memenuhi criteria untuk di jadikan data pada penelitian tersebut.

## 4.2. Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai

### 4.2.1. Karakteristik berdasarkan tingkat usia

Karakteristik pengguna sepeda motor wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan–Binjai berdasarkan tingkatan usia yang ditinjau adalah usia 15 s.d 20 tahun, 21 s.d 25 tahun, 26 s.d 30 tahun, 31 s.d 35 tahun, 36 s.d 40 tahun dan 41 s.d 45 thn, 46 s.d 50 tahun diatas 51 tahun.

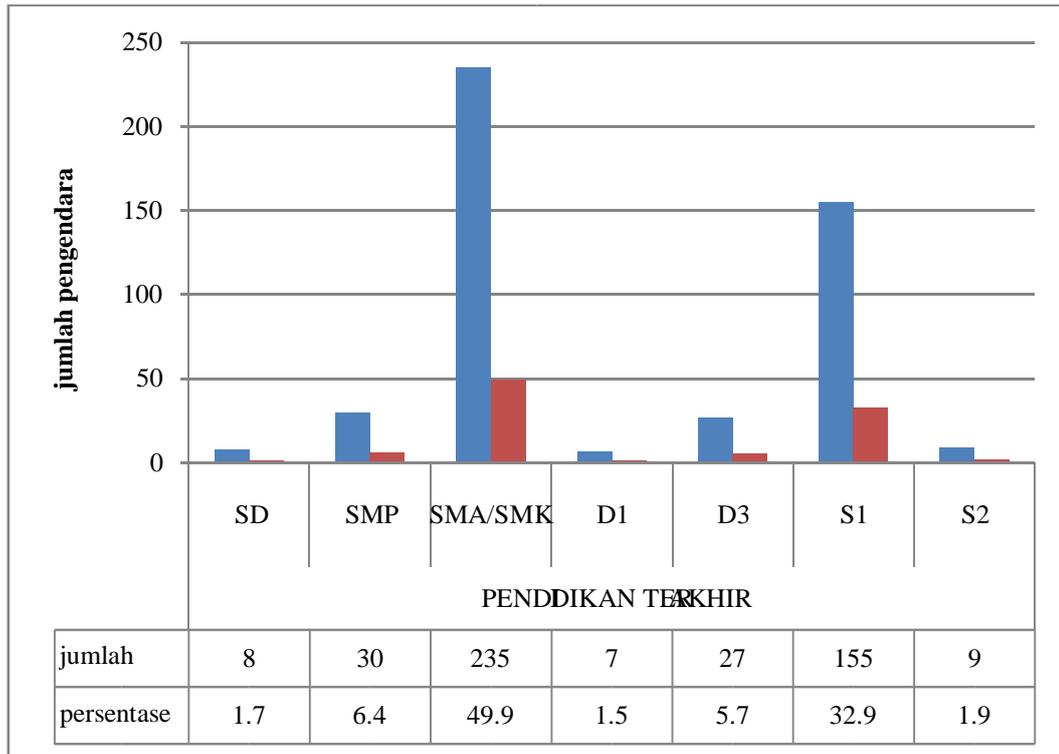


Gambar 4.1. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam -Medan–Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia di atas 55 tahun dengan presentase 4%.

### 4.2.2. Karakteristik berdasarkan tingkat pendidikan

Karakteristik Pengguna Sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat pendidikan yang ditinjau adalah SD, SMP, SMU, Diploma dan Sarjana S1, dan S2.

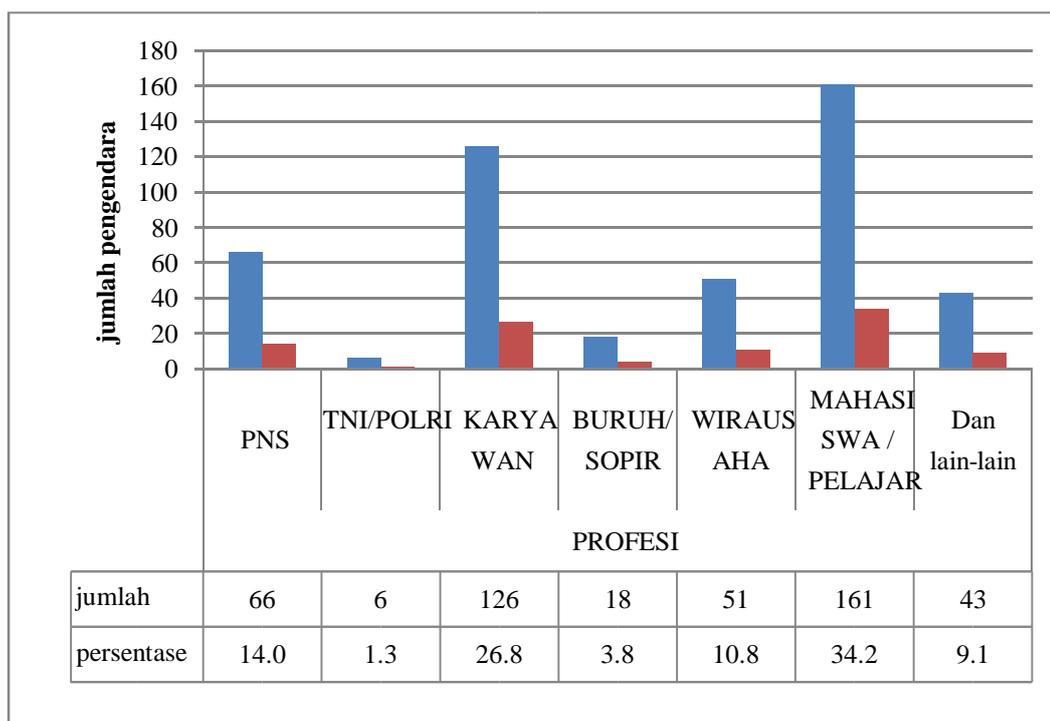


Gambar 4.2. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%

#### 4.2.3. Karakteristik berdasarkan tingkat pekerjaan

Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan profesi/pekerjaan yang ditinjau adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS), TNI/Polri, Karyawan Swasta, Buruh/Sopir, Wirausaha, pelajar, mahasiswa dan lainnya.

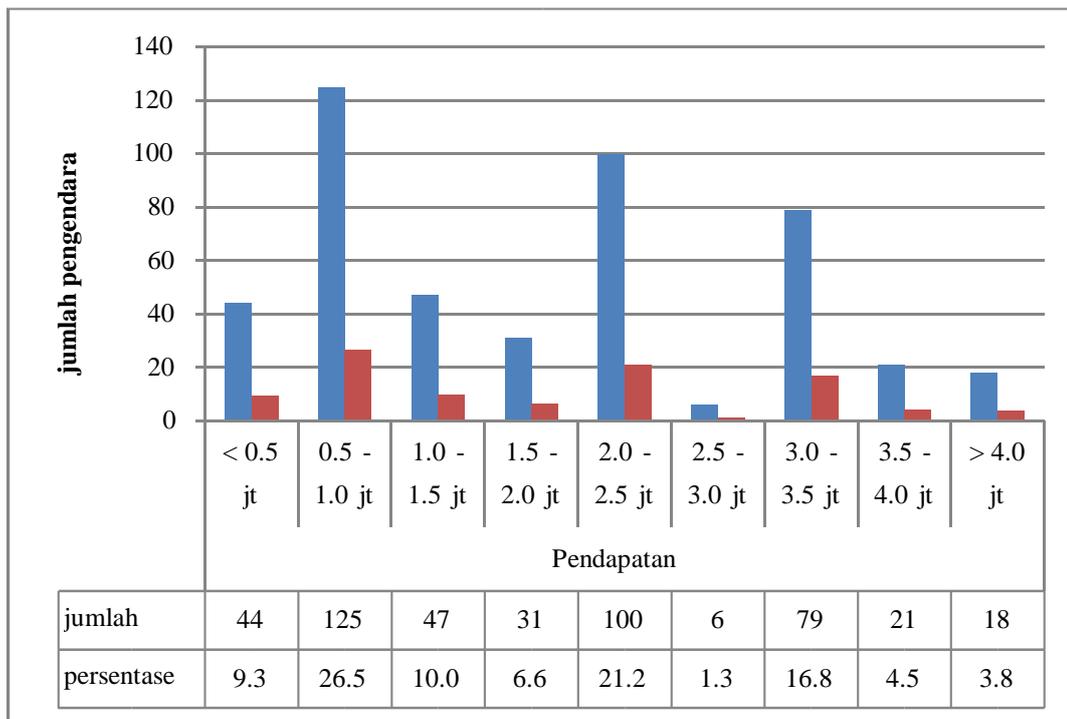


Gambar 4.3. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

#### 4.2.4. Karakteristik berdasarkan tingkat pendapatan

Karakteristik pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat penghasilan yang ditinjau adalah Dibawah : Rp 500.000, Rp 500.000 - Rp1.000.000, Rp 1.000.000 – Rp 1.500.000, Rp 1.500.000 – Rp 2.000.000, Rp 2.000.000 – Rp 2.500.000, Rp 2.500.000 – Rp 3.000.000, Rp 3.000.000 – Rp3.500.000, Rp 3.500.000 – Rp 4.000.000 dan diatas Rp 4.000.000.



Gambar 4.4. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan–Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,- dengan presentase 26.5%. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%.

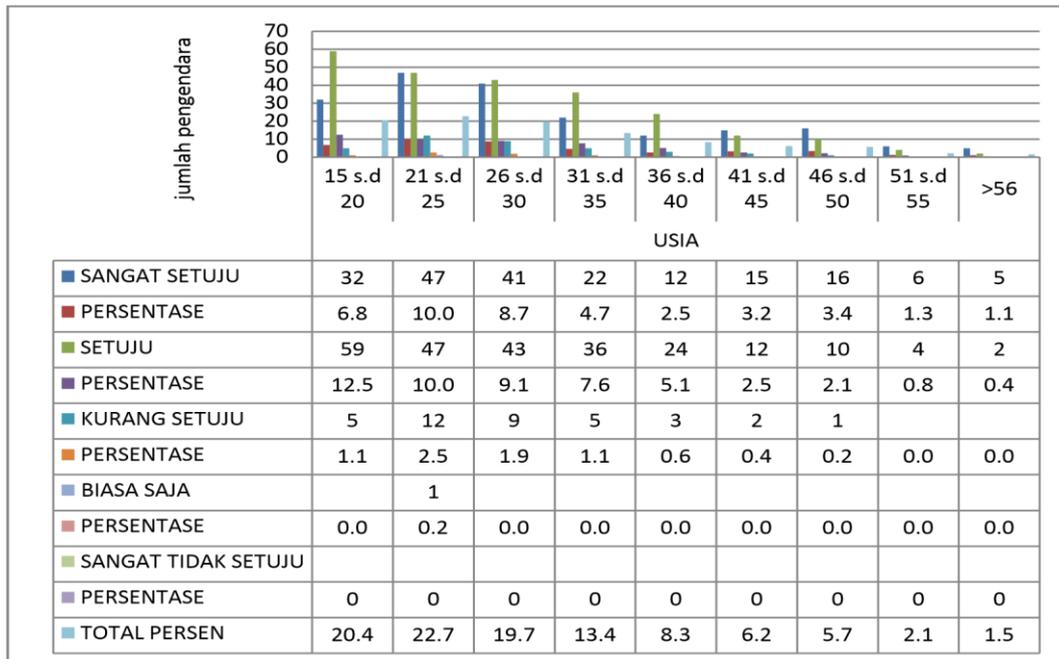
#### 4.3. Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kebijakan Lalu Lintas

Persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas seperti penggunaan helm SNI, Penggunaan Jalur Khusus sepeda motor, kebijakan menyalakan lampu di siang hari, dan penggunaan klakson berdasarkan usia pengendara, jumlah pendapatan, tingkat pendidikan, dan jenis pekerjaan pengendara

### 4.3.1. Persepsi Pengendara terhadap kebijakan penggunaan helm SNI

#### a) Berdasarkan Tingkat Usia Pengendara

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan Binjai terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

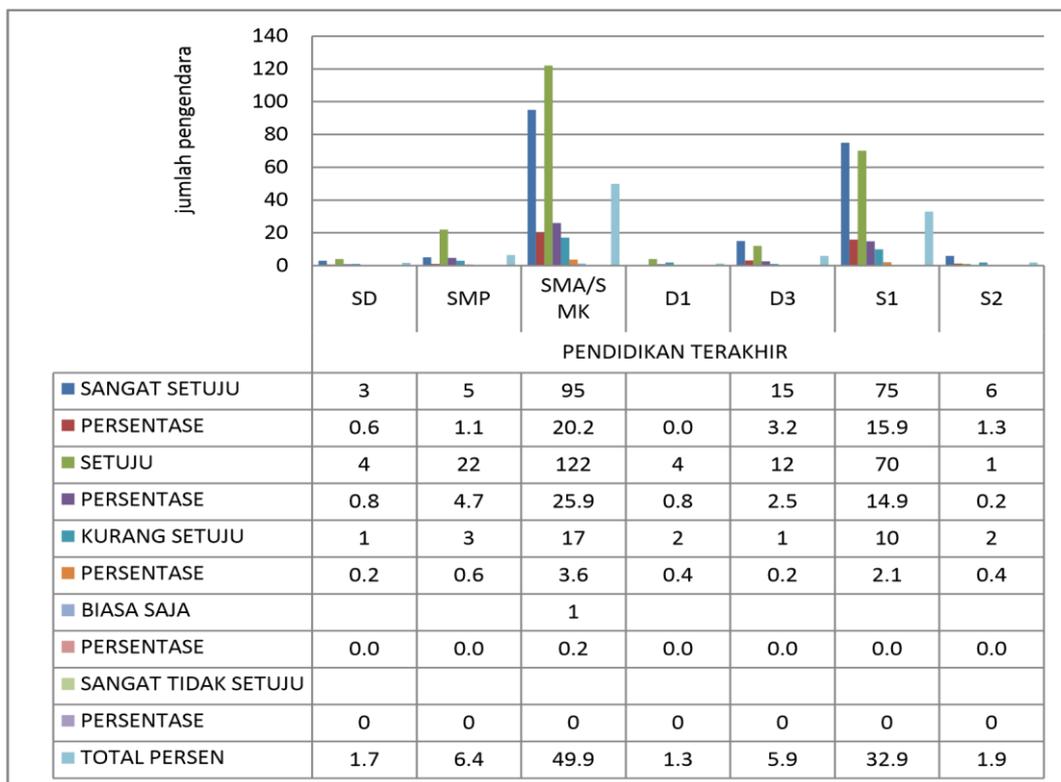


Gambar 4.5. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia diatas 55 tahun dengan presentase 1.5%.

#### b) Berdasarkan tingkat pendidikan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

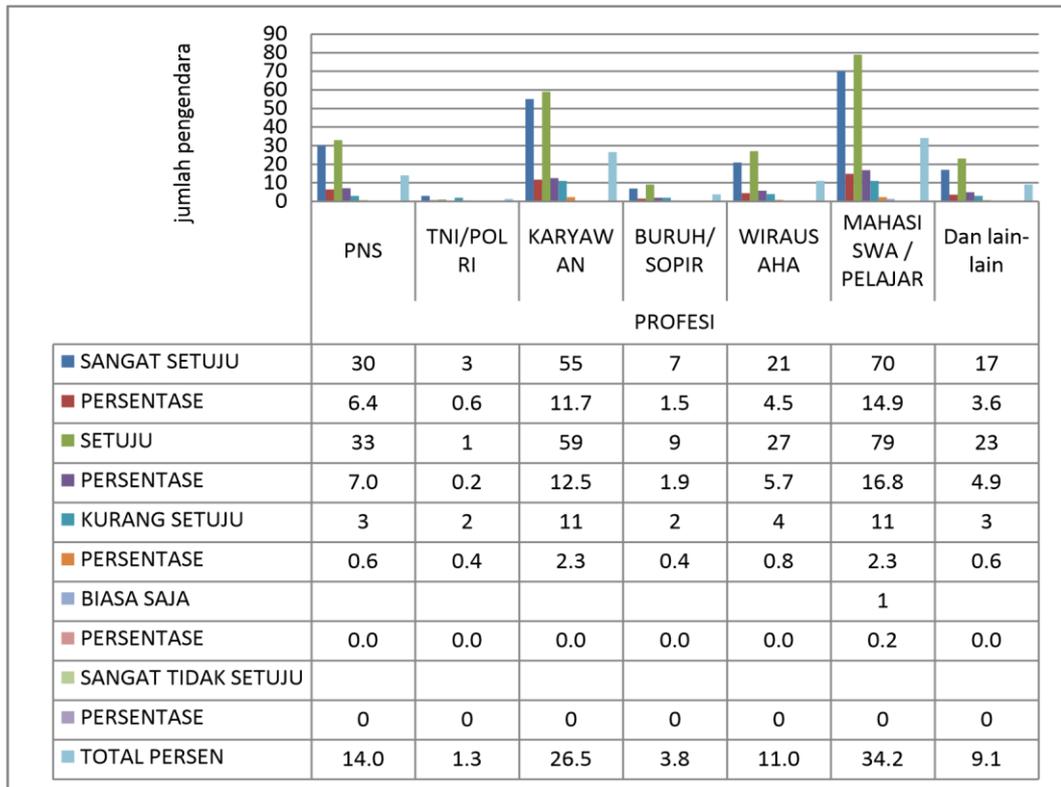


Gambar 4.6. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%.

#### c) Berdasarkan Tingkat Pekerjaan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

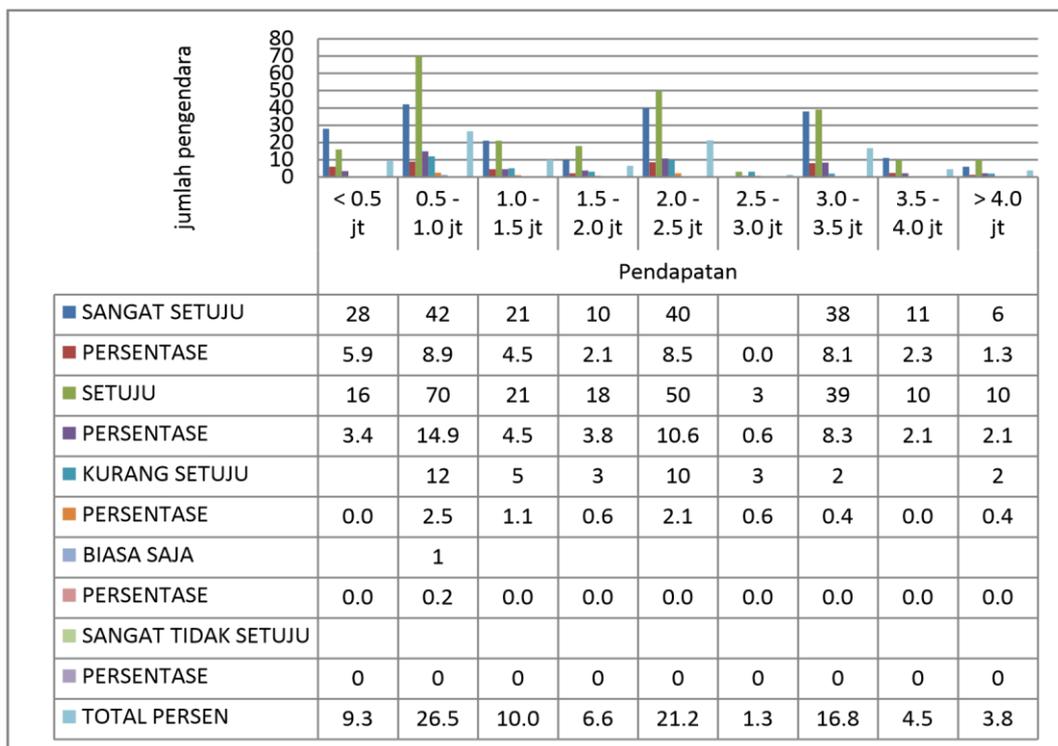


Gambar 4.7. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

d) Berdasarkan Tingkat pendapatan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



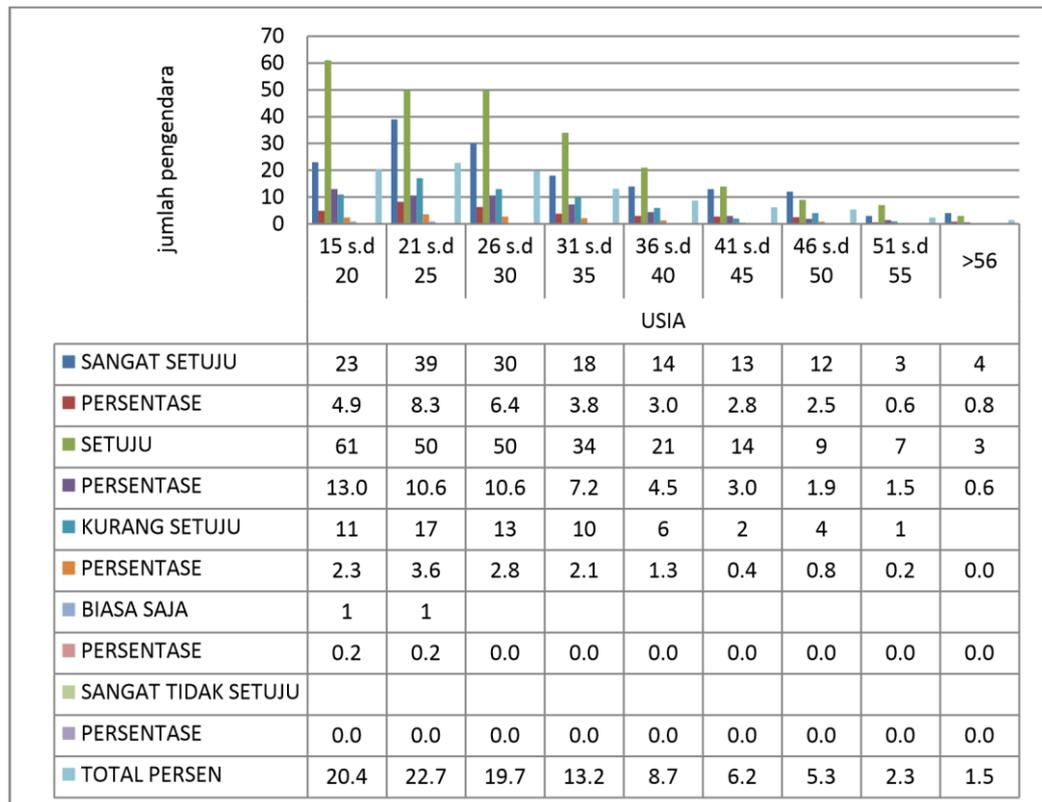
Gambar 4.8. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,- dengan presentase 26.5%. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%.

### 4.3.2. Persepsi Pengendara Terhadap Kenyamanan penggunaan helm SNI

a) Berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan–Binjai terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

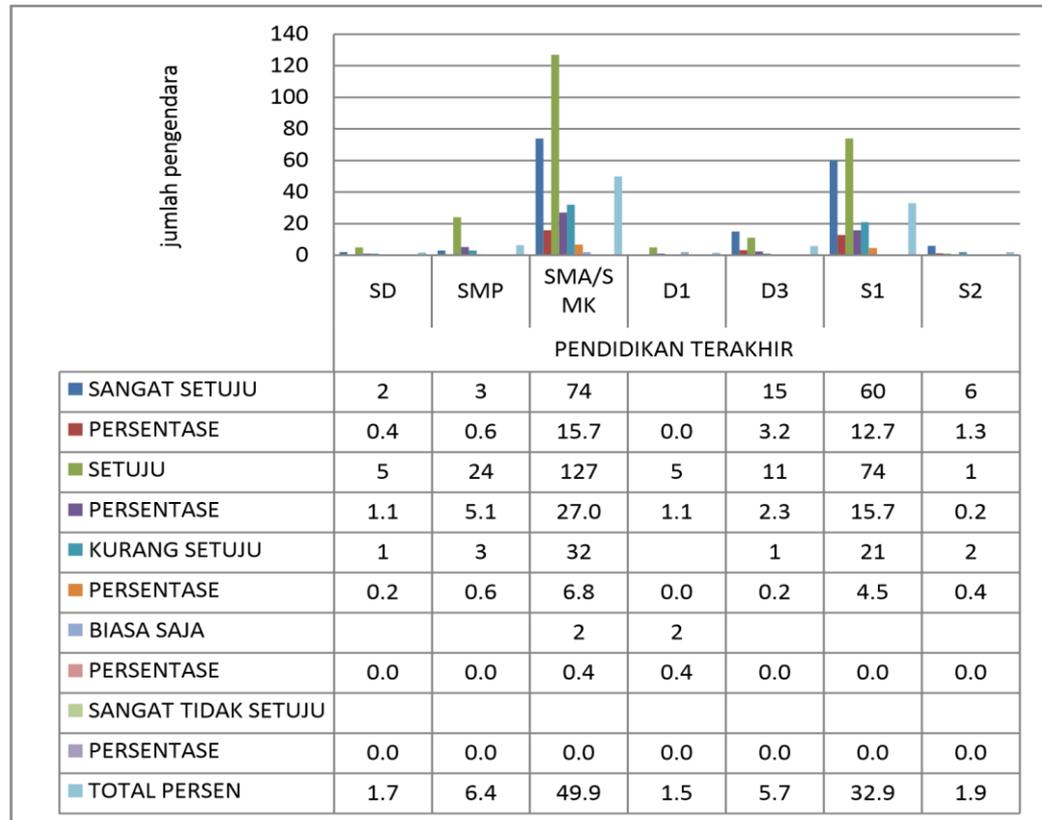


Gambar 4.9. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan–Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan–Binjai terhadap kenyamanan terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia diatas 55 tahun dengan presentase 1.5%.

b) Berdasarkan Tingkat pendidikan

Penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik dibawah ini:

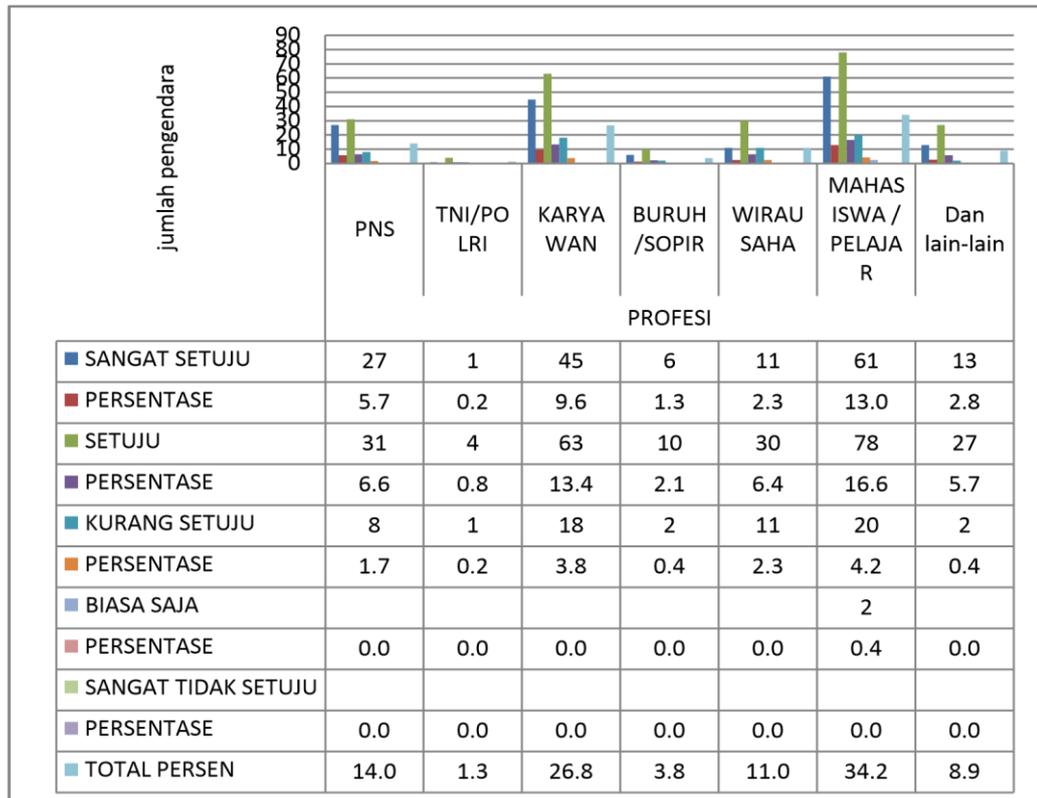


Gambar 4.10. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%.

c) Berdasarkan tingkat pekerjaan

Penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



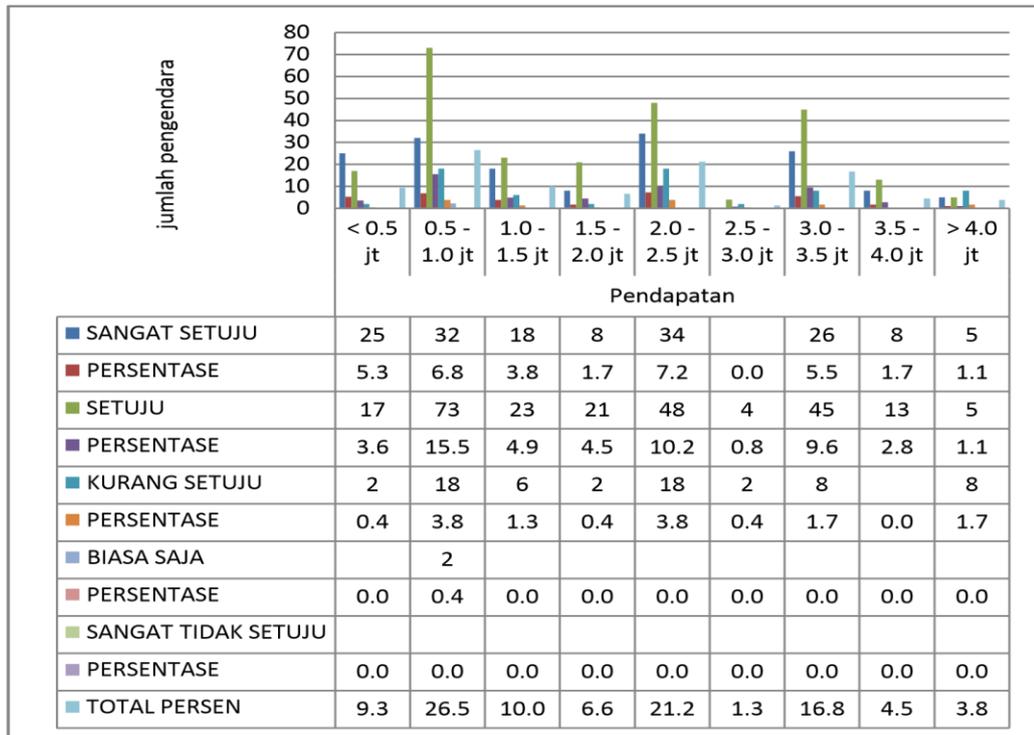
Gambar 4.11. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan–Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan–Binjai terhadap kenyamanan

Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

d) Berdasarkan tingkat pendapatan

Penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



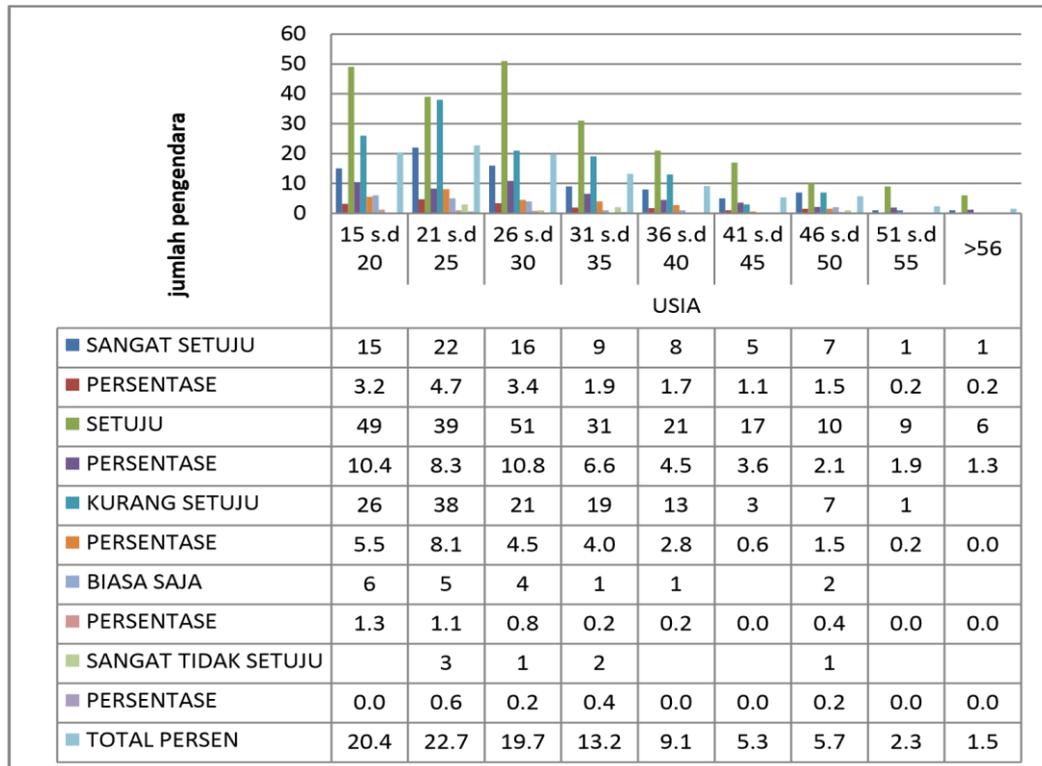
Gambar 4.12. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam-Medan-Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,-. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%

### 4.3.3 Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor

#### a) Berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

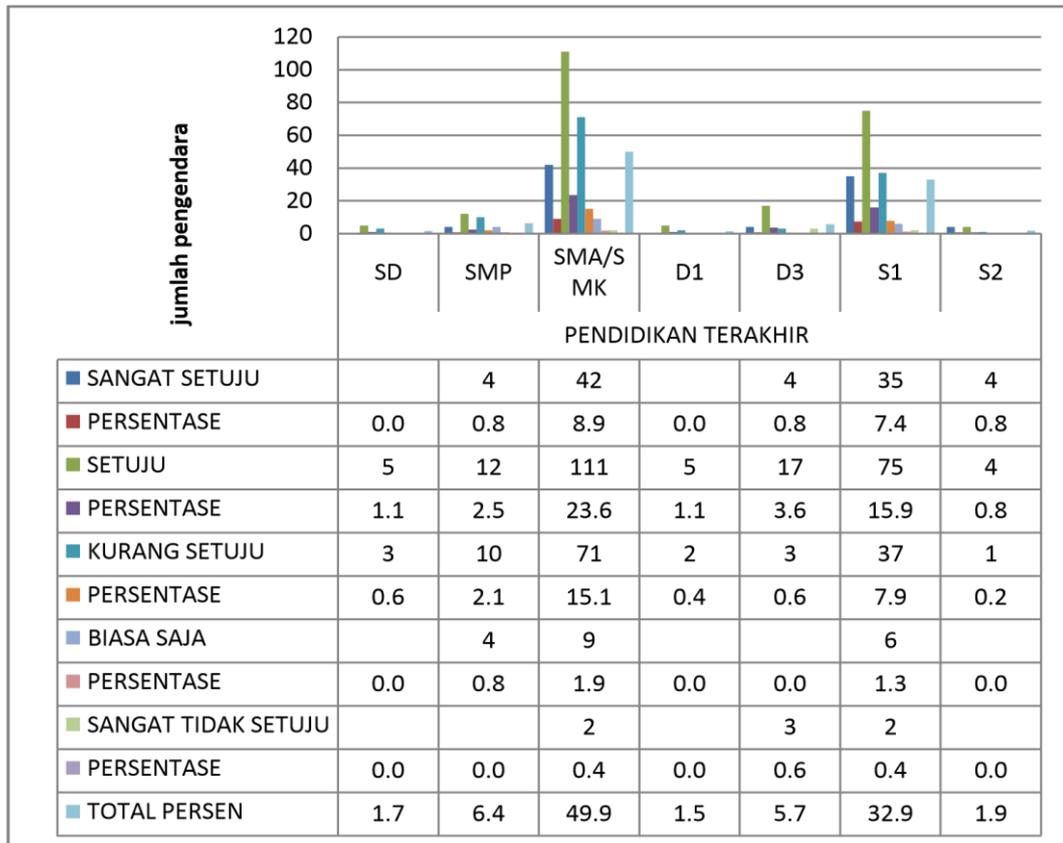


Gambar 4.13. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia diatas 55 tahun dengan presentase 1.5%.

b) Berdasarkan tingkat pendidikan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Penggunaan dapat dilihat pada Jalur Khusus Sepeda Motor pendidikan grafik di bawah ini :

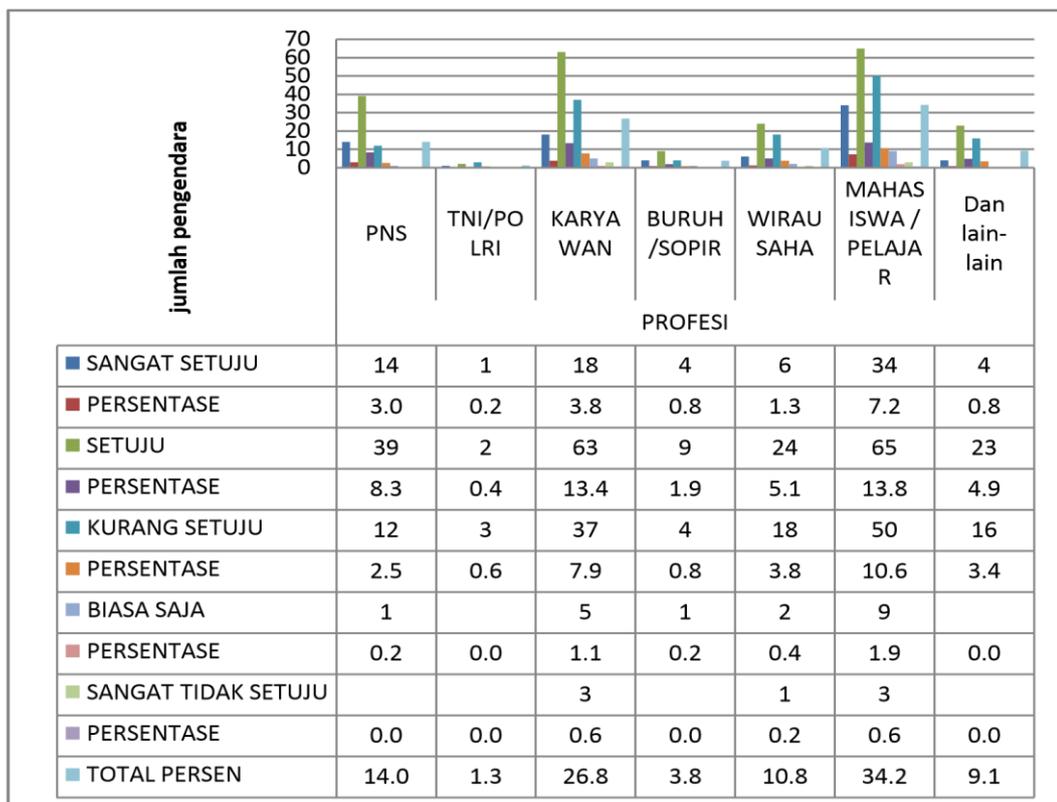


Gambar 4.14. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%.

a) Berdasarkan tingkat pekerjaan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Jalur Khusus Sepeda Motor pekerjaan Penggunaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

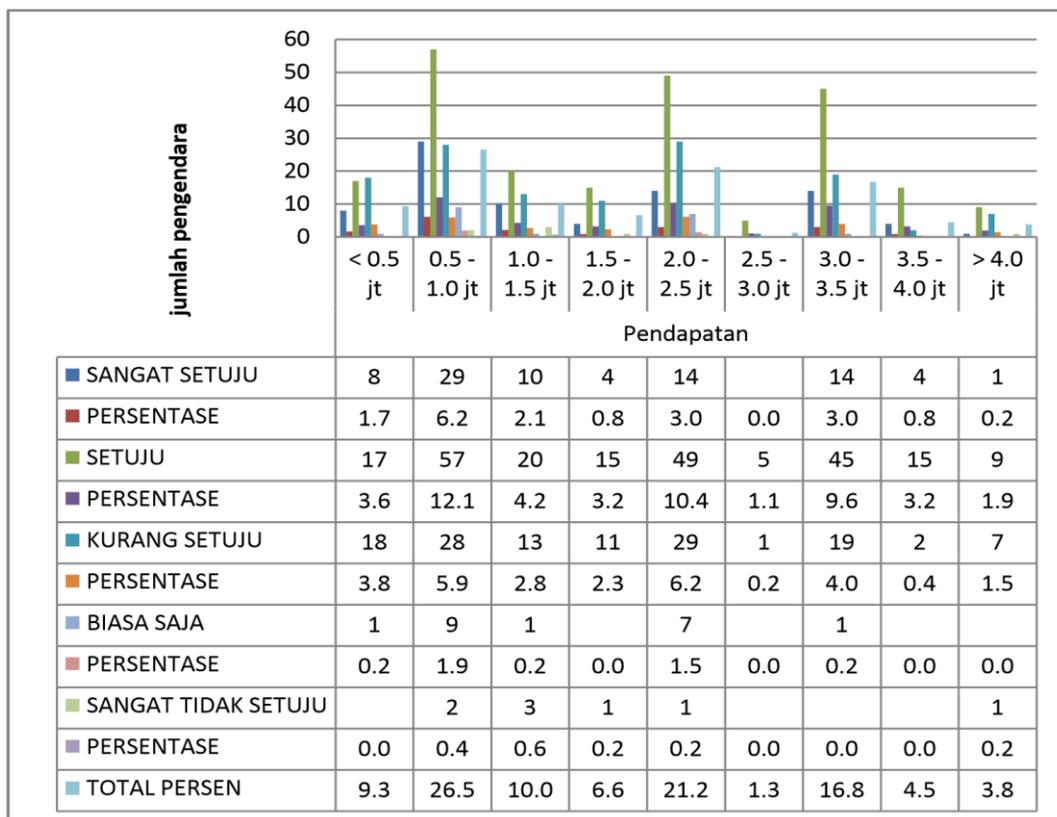


Gambar 4.15. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

b) Berdasarkan tingkat pendapatan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam – Medan – Binjai terhadap Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat dapat pendapatan Dilihat pada grafik di bawah ini :



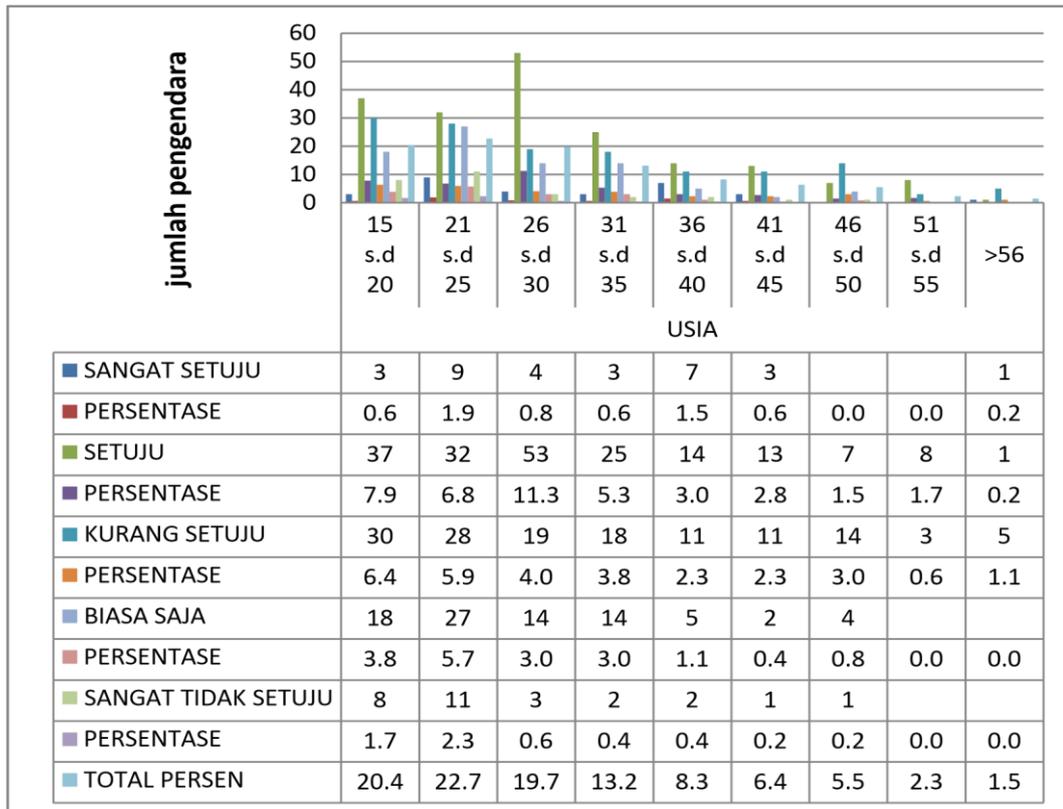
Gambar 4.16. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,-. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%.

#### 4.3.4. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari

a) Berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

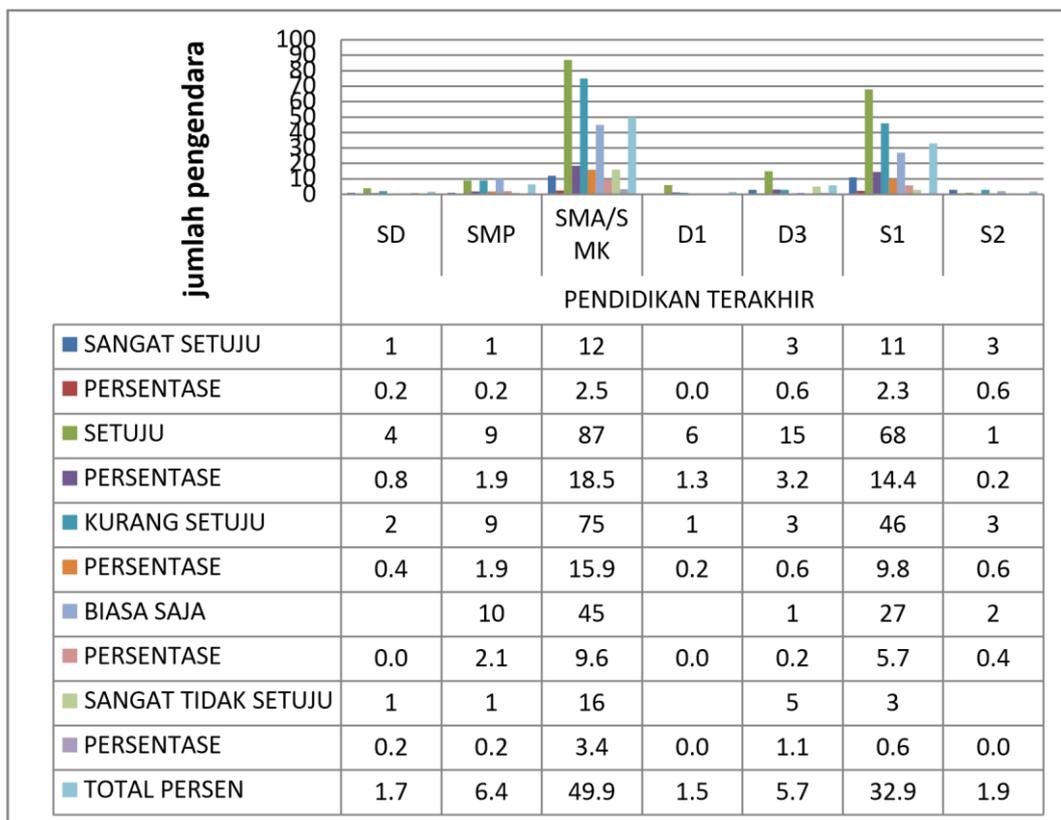


Gambar 4.17. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia diatas 55 tahun dengan presentase 1.5%.

b) Berdasarkan tingkat pendidikan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

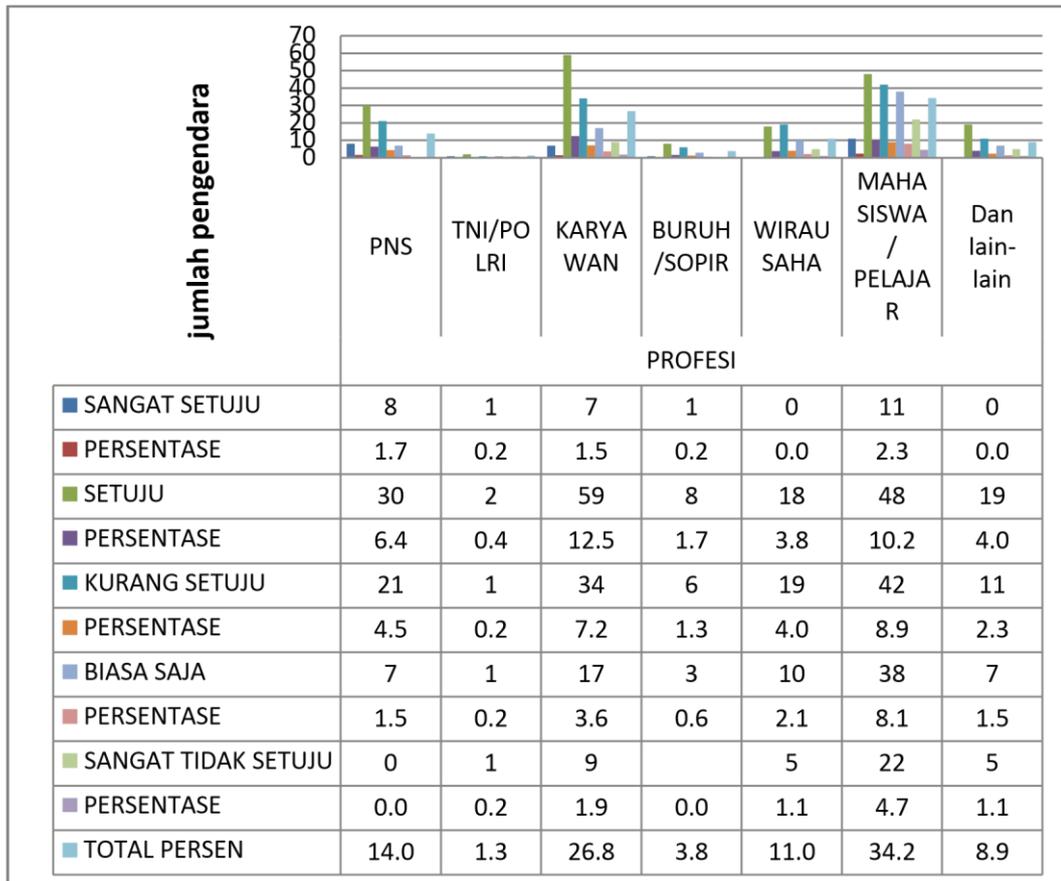


Gambar 4.18. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%.

c) Berdasarkan tingkat pekerjaan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

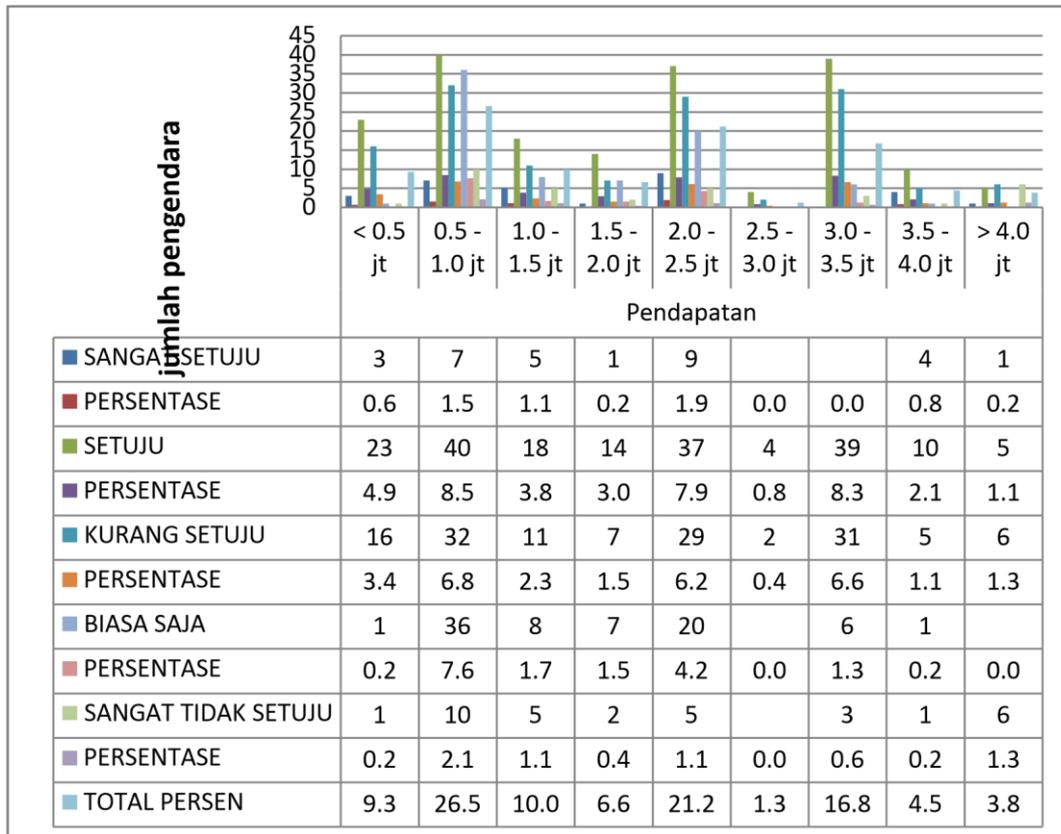


Gambar 4.19. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

d) Berdasarkan tingkat pendapatan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



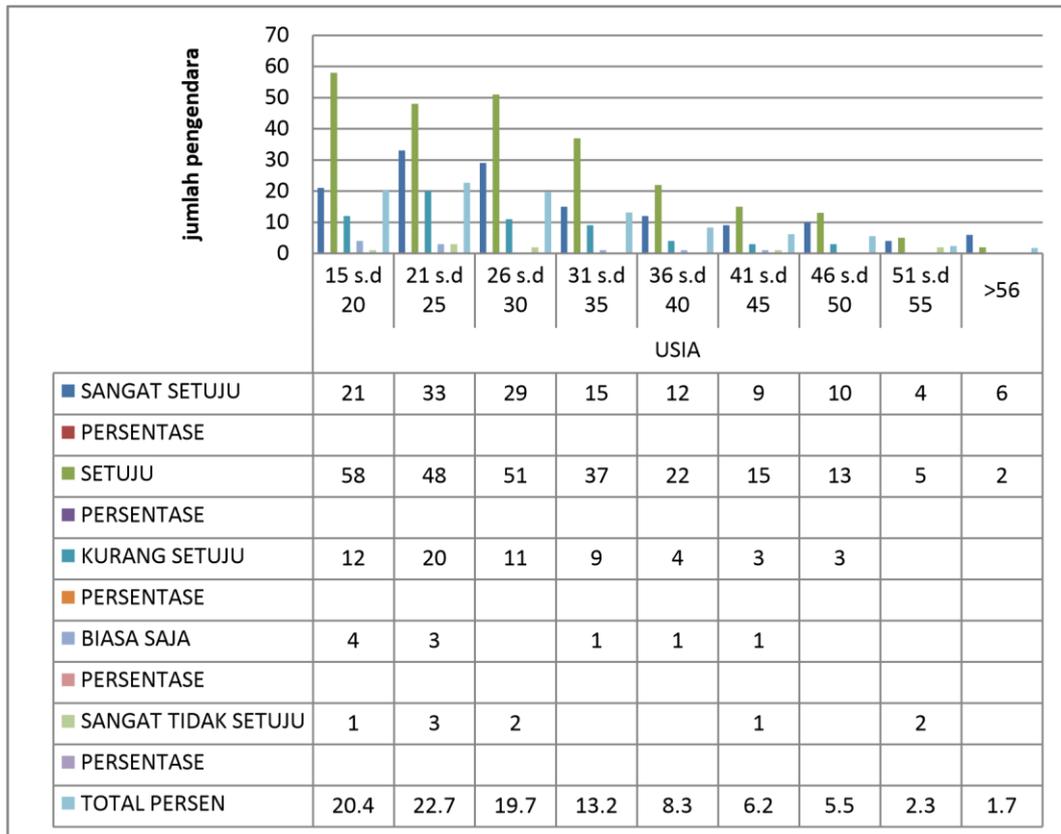
Gambar 4.20. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,-. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%.

#### 4.3.5. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara

a) Berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

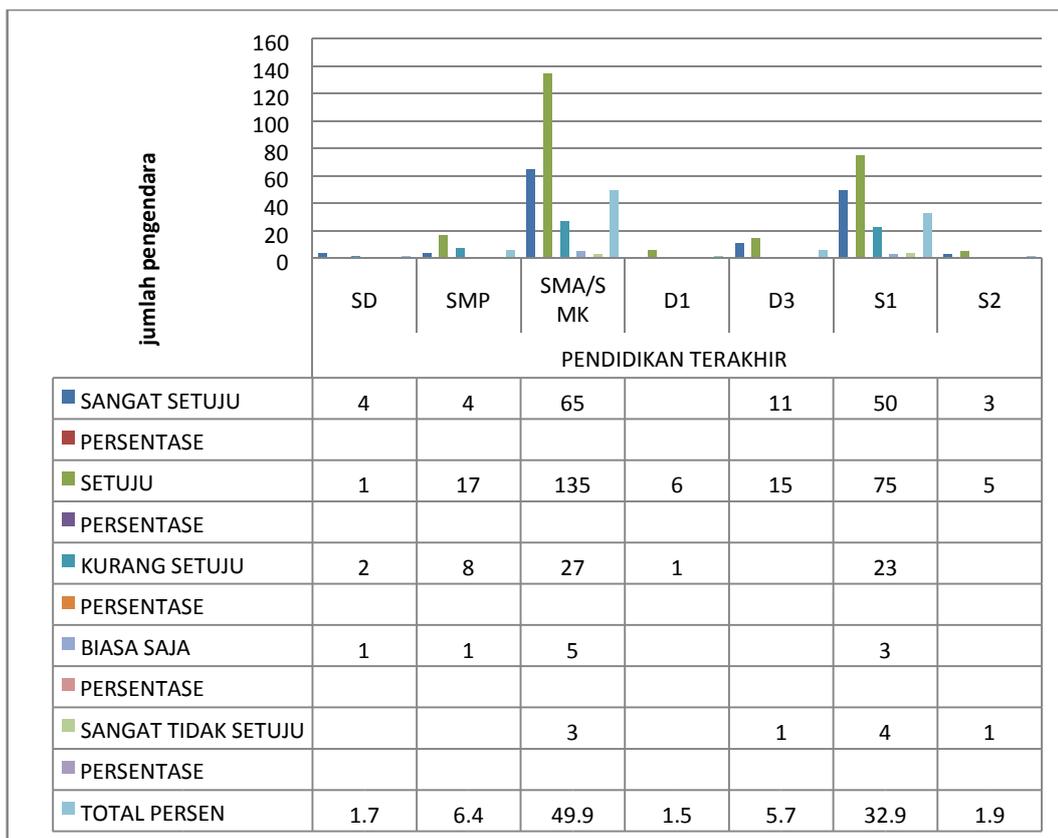


Gambar 4.21. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia diatas 55 tahun dengan presentase 1.5%.

b) Berdasarkan tingkat pendidikan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

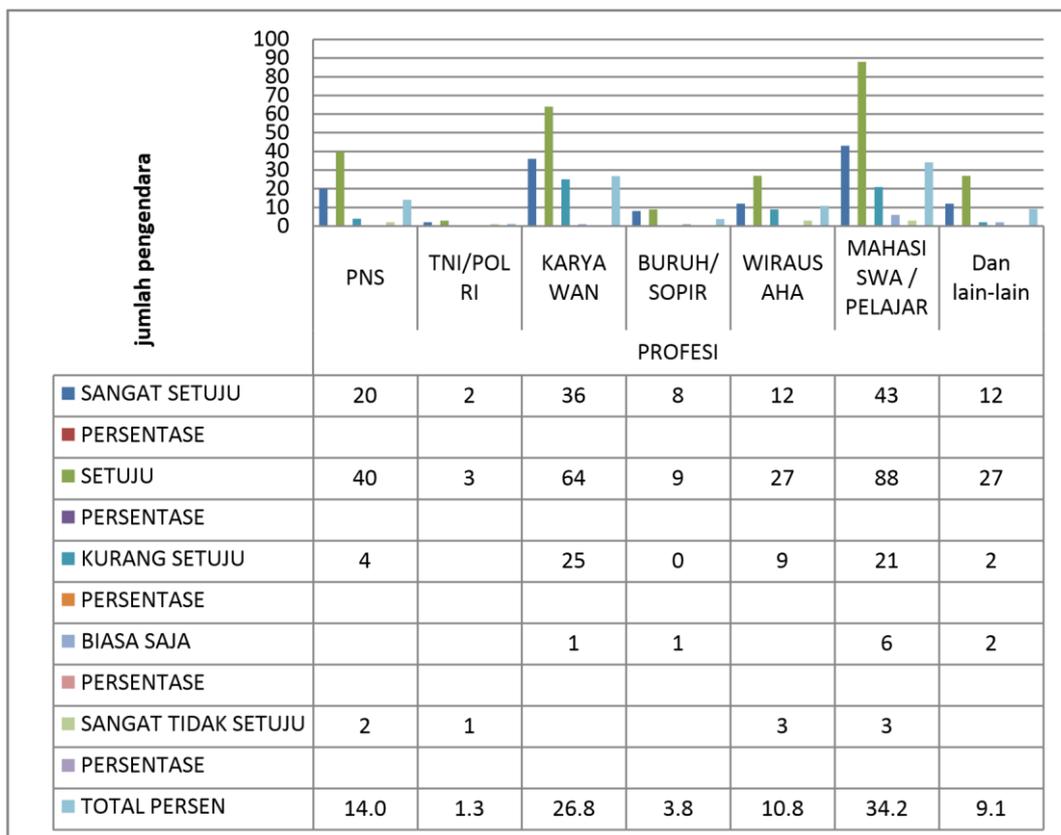


Gambar 4.22. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%.

c) Berdasarkan tingkat pekerjaan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

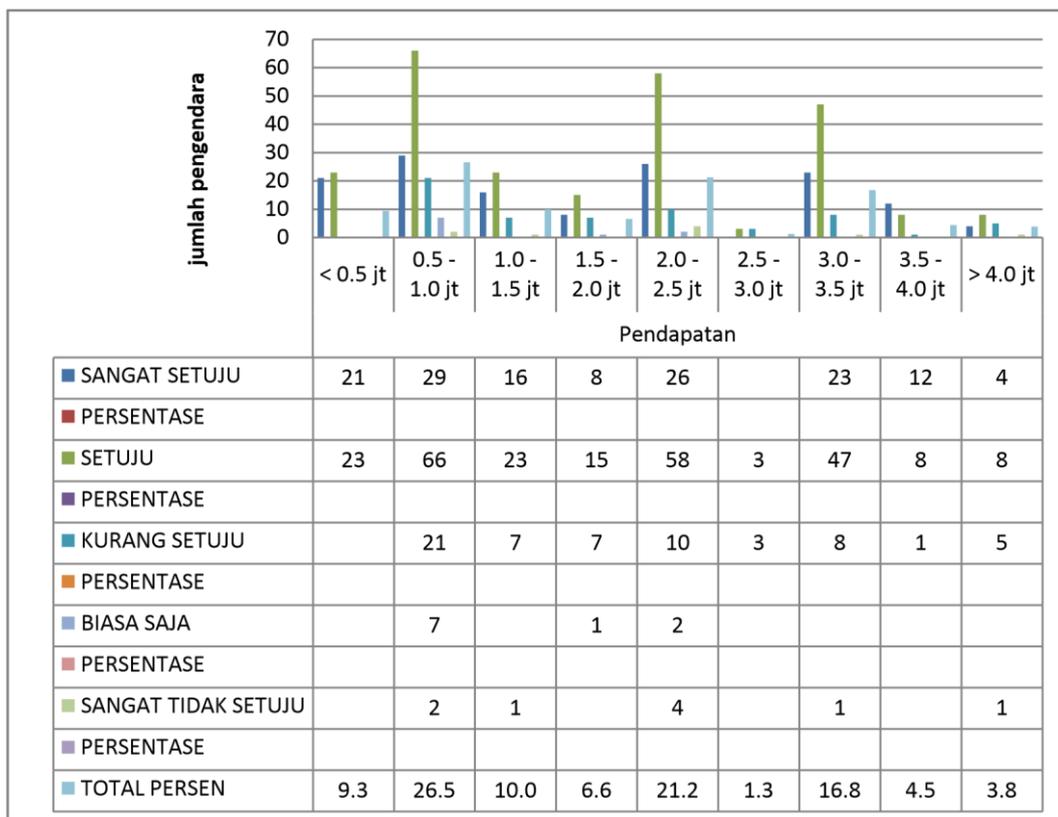


Gambar 4.23. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

d ) Berdasarkan tingkat pendapatan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan–Binjai terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



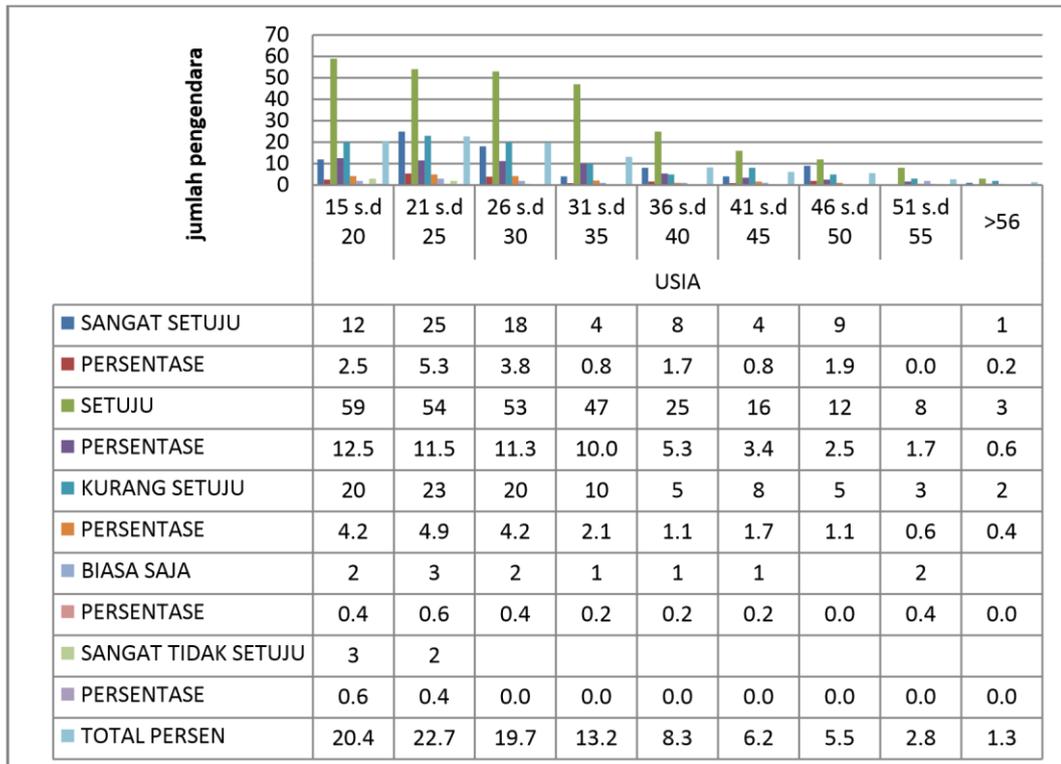
Gambar 4.24. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,-. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%.

#### 4.3.6. Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson

a) Berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

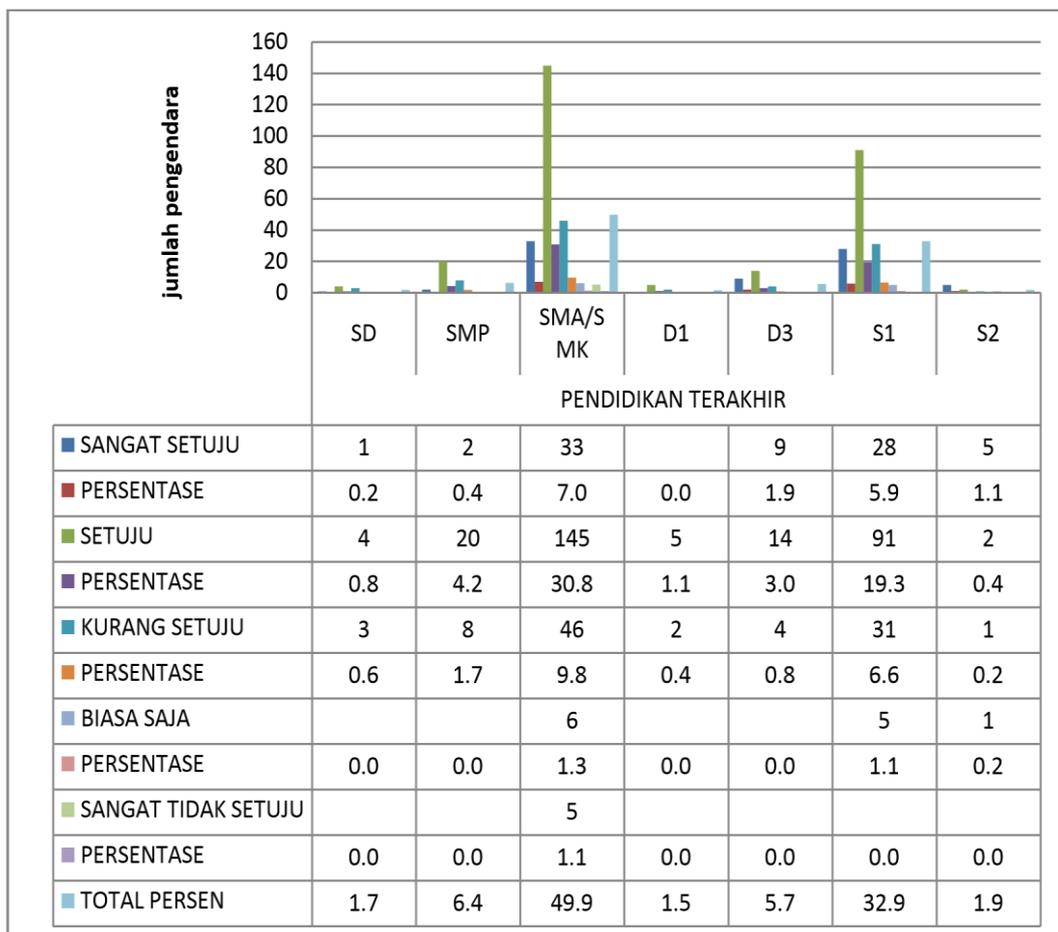


Gambar 4.25. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam -Medan – Binjai berdasarkan tingkat usia menunjukkan bahwa pengguna sepeda motor terbesar berusia 21 tahun sampai dengan 25 tahun dengan presentase 22.7%. Pengguna sepeda motor terkecil ditempati pengguna sepeda motor berusia diatas 55 tahun dengan presentase 1.5%

b) Berdasarkan tingkat pendidikan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

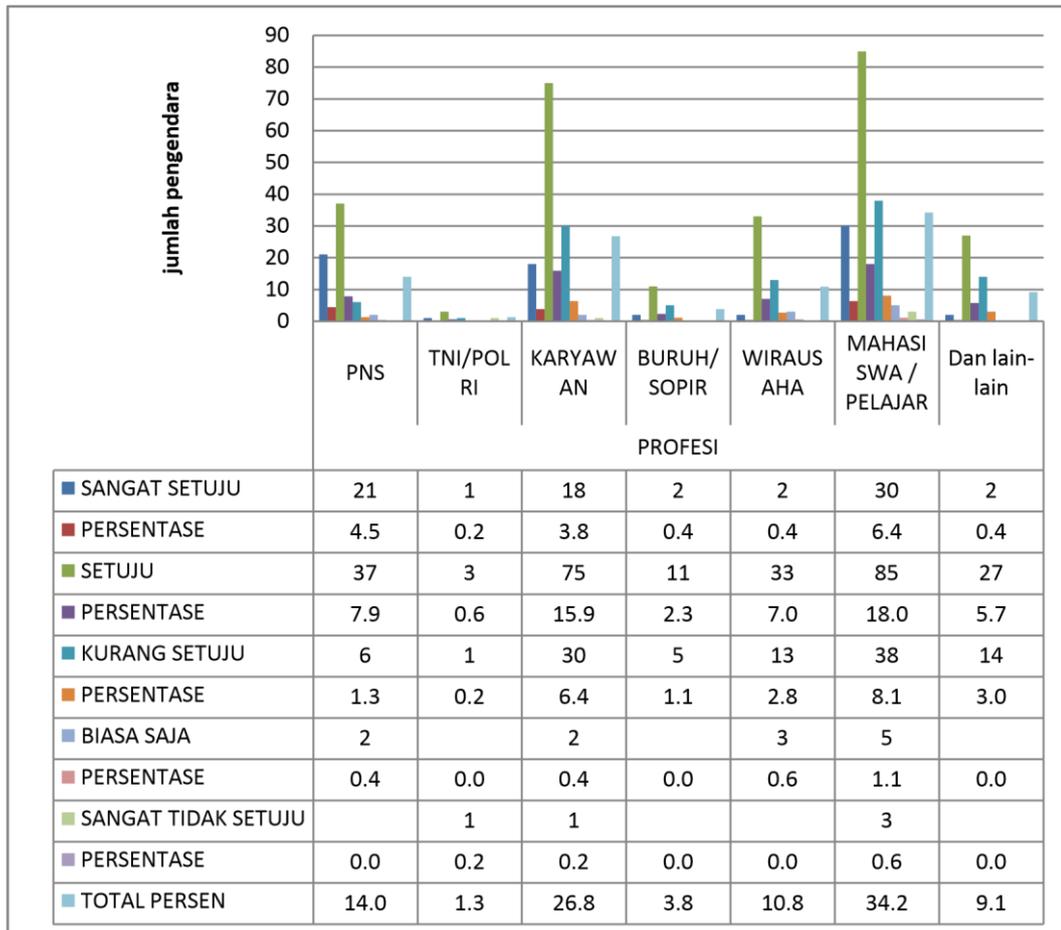


Gambar 4.26. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai menunjukkan 49.9% berpendidikan SMA/SMK. Sedangkan pengguna sepeda motor yang terkecil adalah berpendidikan D1 dengan persentase 1,5%.

c) Berdasarkan tingkat pekerjaan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :

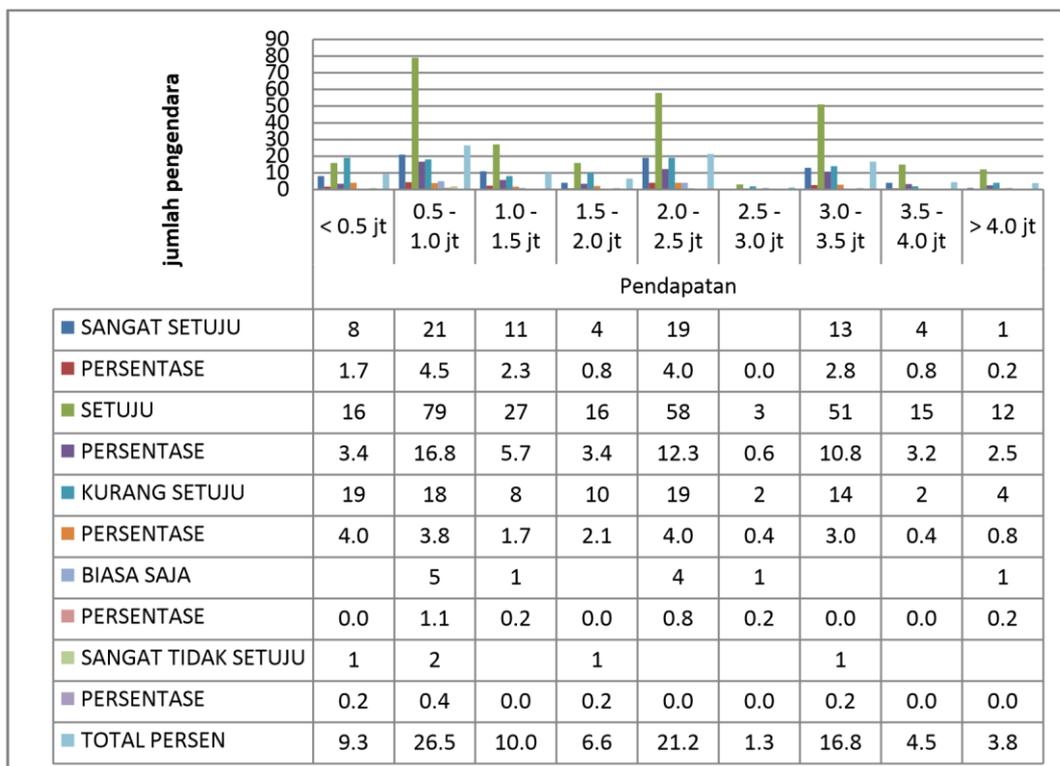


Gambar 4.27. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan Profesi/Pekerjaan menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tersebut berprofesi sebagai mahasiswa/pelajar dengan presentase 34.2%. Sedangkan pengguna sepeda motor terkecil berprofesi sebagai TNI/polri memperoleh presentase 1.3%.

d) berdasarkan tingkat pendapatan

Persepsi pengendara sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini :



Gambar 4.28. Grafik pengendara sepeda motor berdasarkan tingkat pendapatan

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di wilayah jalan lintas Lubuk Pakam - Medan – Binjai berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,-. Dan untuk presentase terkecil di capai oleh pengguna sepeda motor yang berpendapatan di atas Rp 2.500.000,- sampai dengan Rp 3.000.000,- dengan Presentase yaitu 1.3%.

#### 4.4. Uji regresi logistik

##### 1. Uji signifikansi model

Dari hasil SPSS dapat digunakan tabel “Omnibus Testsof Model Coefficients” untuk melihat hasil pengujian secara simultan pengaruh variabel bebas ini.

**Tabel 4.2.** Uji signifikasi model

**Omnibus Test of Model Coefficients**

	Chi - Square	df	Sig.
Step 1	127.775	4	.000
Block	127.775	4	.000
Model	127.775	4	.000

Berdasarkan tabel di atas diperoleh nilai Sig.Model sebesar 0.000. Karena nilai ini lebih kecil dari 0,05 maka disimpulkan bahwa variabel bebas yang digunakan, berpengaruh terhadap variabel terikat Atau minimal ada satu variabel bebas yang berpengaruh.

1. Model summary

**Tabel 4.3.** Model summary

**Model Summary**

Step 1	-2 Log likelihood	Cox &Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	1267.393 <sup>a</sup>	.366	.542

2. Estimation terminated iteration number 7

Cox &Snell R square merupakan ukuran yang mencoba meniru ukuran R square pada multiregression yang didasarkan pada teknik estimasi likelihood dengan nilai maksimum kurang dari 1 sehingga sulit untuk diinterpretasikan. Oleh karena itu Nagelkerke R square yang merupakan modifikasi dari Cox &Snell di mana nilainya bervariasi dari 0-1, akan lebih mudah diinterpretasikan sebagaimana interpretasi atas R square pada multiple regresi.

Nagelkerke R square pada tabel di atas menunjukkan nilai sebesar 0,542 atau 54,2%. Hal ini berarti, variabel dependen yang dapat dijelaskan oleh variabel independen sebesar 54,2%. Sedangkan 45,8% lainnya dipengaruhi atau dijelaskan oleh variabel- variabel lain yang tidak dimasukkan dalam penelitian ini.

3. variabel in theequation

**Tabel 4.4.** Variabel in the equation

<b>Variables In The Equation</b>						
	B	S.E	Wald	df	Sig.	Exo(B)
Step1 <sup>a</sup> Usia_X1	193	.044	19.356	-	.000	.123
Pendidikan_X2	410	.180	5.099	-	.023	.506
Pekerjaan_X3	-034	.173	.037	-	.847	.967
Pendaptan_X4	000	.000	4.645	-	.131	.000
Constant	-5.555	1.559	12.694	-	.000	.004

Melalui tabel di atas, maka diperoleh suatu persamaan regresi logistik sebagai berikut:

$$\text{Log (P/1-p)} = -5.555 + 0,193 X_1 + 0,410 X_2$$

Signifikasi (sig) pada table di atas menunjukkan masing - masing variabel independen terhadap variabel independen.

#### **Variabel X<sub>1</sub>( usia pengendara)**

Tingkat signifikasi 0,000 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara usia pengendara dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.

Koefisien regresi 0,193 menunjukkan terdapat pengaruh yang searah antara usia pengendara dengan persepsi pengendra terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Dengan kata lain semakin tinggi usia pengendara peluang untuk memiliki persepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1,213 kali dari setiap pertambahan usia.

### **Variabel X<sub>2</sub>(pendidikan)**

Tingkat signifikansi 0,023 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.

Sementara Koefisien regresi 0,410 menunjukkan terdapat pengaruh yang searah antara tingkat pendidikan pengendara dengan persepsi pengendara terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Dengan kata lain semakin tinggi tingkat pendidikan pengendara peluang untuk memiliki persepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1,506 kali dari setiap kenaikan tingkat pendidikan.

### **Variabel X<sub>3</sub> (pekerjaan)**

Tingkat signifikansi 0,084 lebih besar daripada 0,05 menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat pekerjaan dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Dengan demikian variabel X<sub>3</sub> tidak dimasukkan ke dalam persamaan.

### **Variabel X<sub>4</sub> (pendapatan)**

Tingkat signifikansi 0,131 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa tidak terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat pendapatan dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Dengan demikian variabel X<sub>4</sub> tidak dimasukkan ke dalam persamaan.

## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil analisa data, maka dapat disimpulkan bahwa:

1. Tingkat signifikansi 0,000 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara usia pengendara dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.
2. Tingkat signifikansi 0,023 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.

#### **5.2. Saran**

Berdasarkan hasil penelitian, diusulkan beberapa saran sebagai berikut:

1. Sosialisasi tentang kebijakan peraturan lalu lintas perlu dilakukan secara terus menerus khususnya sosialisasi di sekolah agar masyarakat mematuhi aturan lalu lintas.
2. Masih banyaknya ditemukan pengendara sepeda motor yang berusia dibawah 17 tahun sehingga perlu pengawasan dari pemerintah dan pihak terkait demi terwujudnya perilaku berkendara yang tertib dan aman.

## DAFTAR PUSTAKA

- Ellen, T. dan Prasetijo, S. (1990). Hubungan Antara Pertambahan Usia Pengemudi Terhadap Karakteristik Perjalanan, Simposium Forum Studi Transportasi Antar Perguruan Tinggi Indonesia (FSTPT) III. Yogyakarta
- Harnen, S. (2007). Keselamatan Transportasi Jalan, Strategi, Kelembagaan dan Program Aksi, Workshop Pembentukan Dewan Keselamatan Transportasi Jalan, Departemen Perhubungan Republik Indonesia. Jakarta
- Naning, R. (1982). Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum Dalam Lalu Lintas, Bina Ilmu Yogyakarta
- Malkamahn, S. dan Ubaidillah, (2007). Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Pengemudi Sepeda Motor Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Yogyakarta, (FSTPT) X. Universitas Tarumanegara. Jakarta



### DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama Lengkap : Ishak Yusup Siregar  
Panggilan : Ishak  
Agama : Islam  
Tempat / Tanggal Lahir : Langga Payung / 12 Juni 1996  
Jenis Kelamin : Laki-laki  
Alamat Sekarang : Jl. Nilam-19 No.41 Perumnas  
No. HP / Telp. Seluler : 0853-5884-9658  
E-mail : ishakyusupsiregar357@gmail.com  
Nama Orang Tua  
Ayah : Baginda Ali Siregar  
Ibu : Roslan Hasibuan

### RIWAYAT PENDIDIKAN

Nomor Induk Mahasiswa : 1507210224  
Fakultas : Teknik  
Program Studi : Teknik Sipil  
Perguruan Tinggi : Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara  
Alamat Perguruan Tinggi : Jl. Kapten Muchtar Basri No.3, Medan 20238

No	Tingkat Pendidikan	Nama dan Tempat	Tahun Kelulusan
1	Sekolah Dasar	SD 101830 Hutaraja Tinggi	2008
2	SMP	SMP N.3 Hutaraja Tinggi	2011
3	SMA	SMA N.1 Hutaraja Tinggi	2015
4	Melanjutkan Kuliah di Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Tahun 2015 Sampai Selesai		

## LAMPIRAN



Gambar : Aktivitas di Ruas Jalan Lintas Lubuk Pakam - Medan



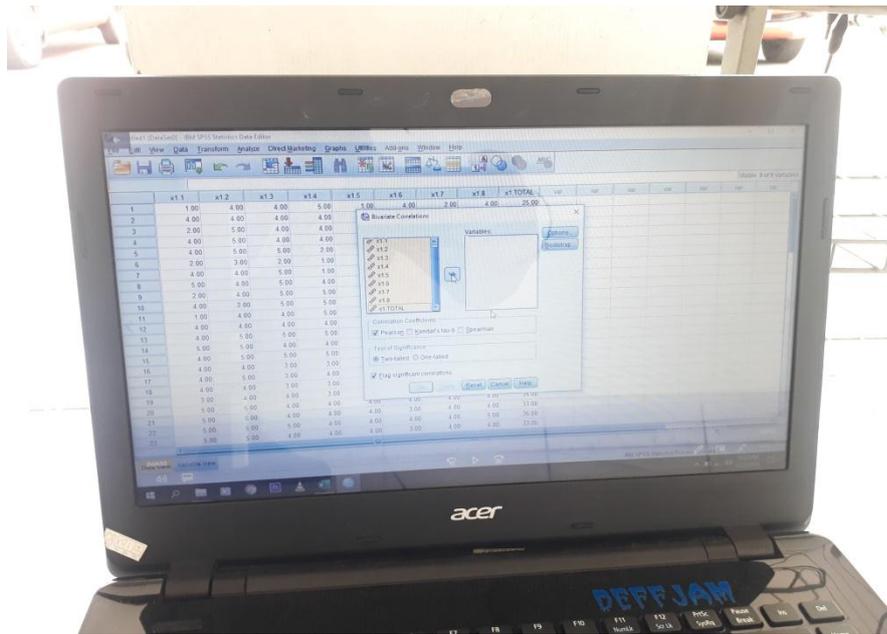
Gambar : Aktivitas di Ruas Jalan Lintas Medan - Binjai



Gambar : Survey Pengambilan Data di Lokasi



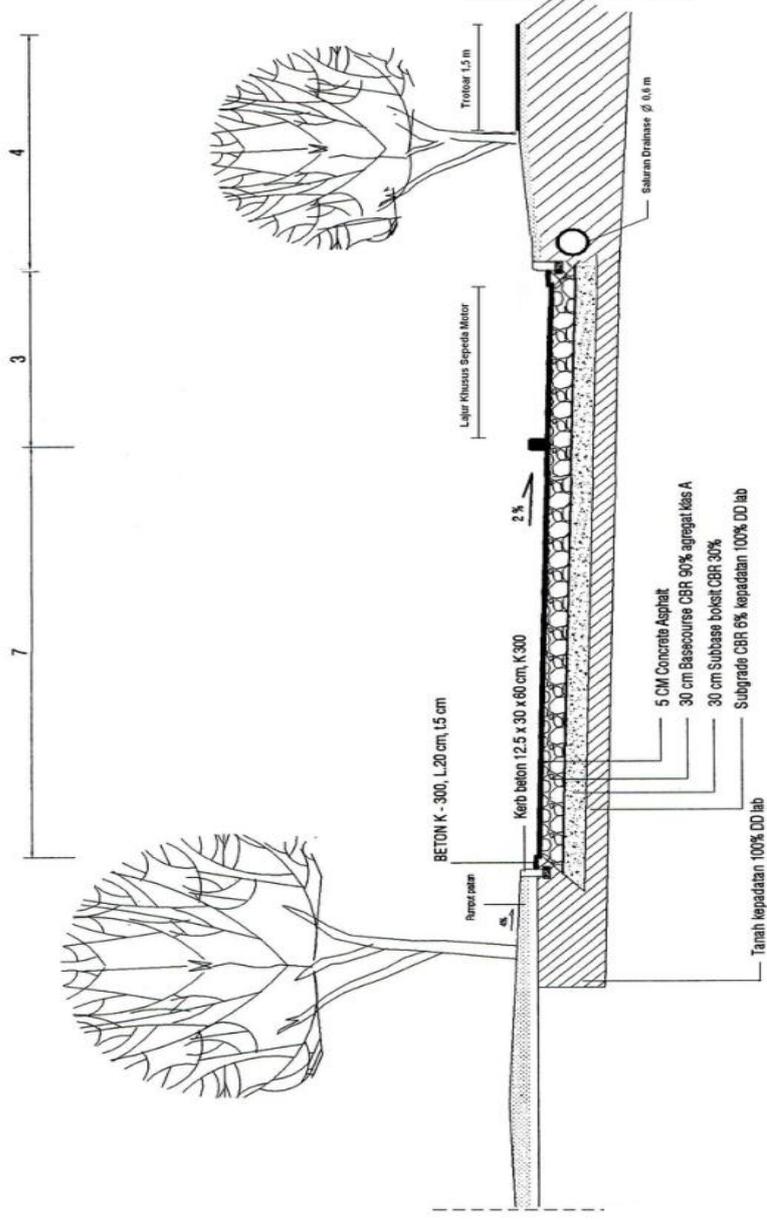
Gambar : Survey Pengambilan Data di Kantor Badan Pusat Statistik



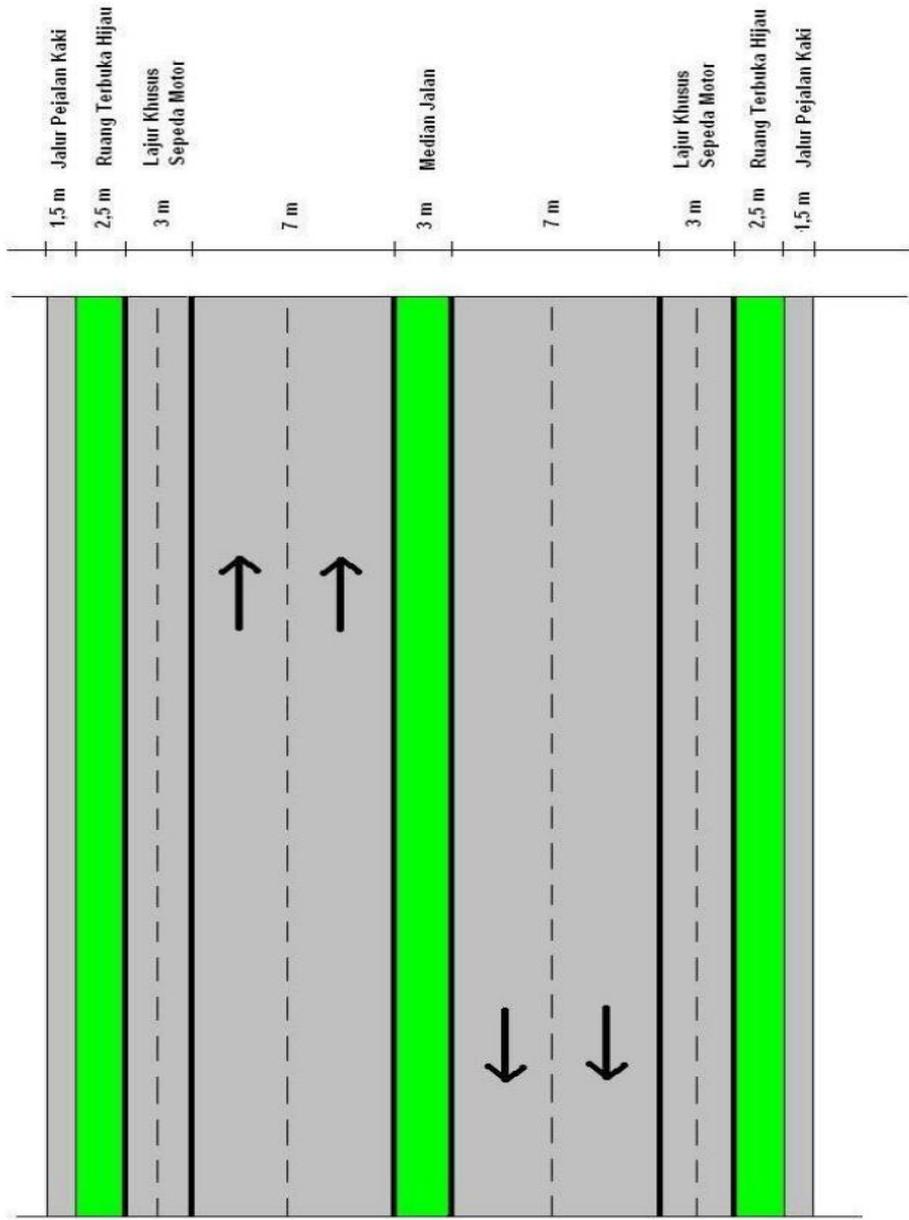
Gambar : Pengolahan Data Menggunakan Aplikasi SPSS (Statistic Package for the Social Science)



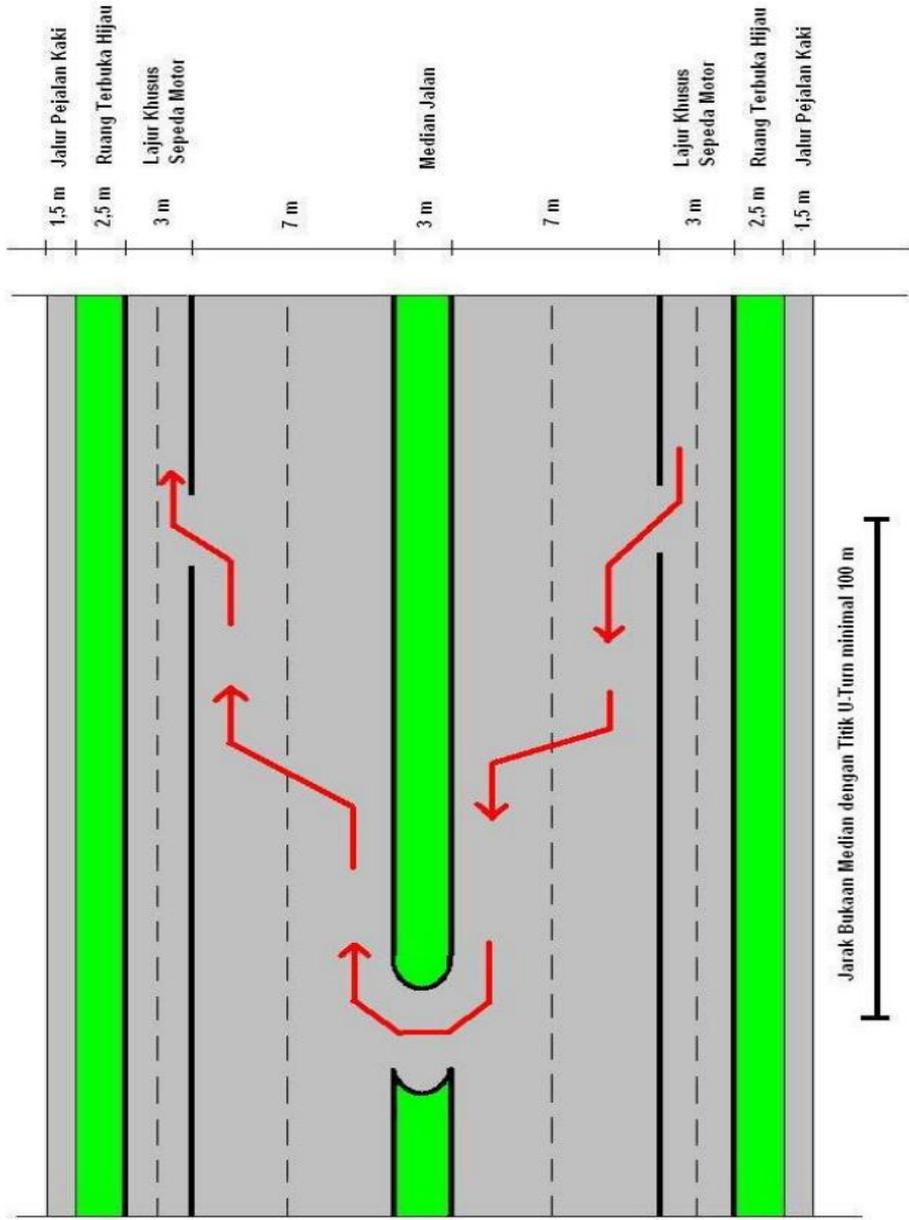
Gambar : Mengolah Data Survey Lapangan Menjadi Persentase Grafik Menggunakan Aplikasi SPSS



Gambar : Potongan Melintang Usulan Perbaikan Infrastruktur Jalan



Gambar : : Potongan Memanjang Usulan Perbaikan Infrastruktur Jalan



Gambar : Usulan Pengaturan Jarak Buka Median dengan Titik U-Turn



**TUGAS AKHIR**  
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**JL. KAPTEN MUKHTAR BASRI NO.3 MEDAN 20238**

**LEMBAR ASISTENSI**

**NAMA** : ISHAK YUSUP SIREGAR  
**NPM** : 1507210224  
**JUDUL TUGAS AKHIR** : TINJAUAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS (STUDI KAJIAN : WILAYAH LUBUK PAKAM – MEDAN – BINJAI)

NO	TANGGAL	KETERANGAN	PARAF
	26/11-2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lakukan Survei dan 1 minggu utk mendapat data penyebab kec. Yang di lakukan kend. sp. motor. pd jalan tol.</li> <li>- Bab. 2 Teori /ruas.</li> <li>- Bab 3 Data (kec. ruas jalan Rambu, data polisi, statistik dsb)</li> <li>- Bab 4 Analisis data</li> <li>- Bab 5 Kesimpulan &amp; saran</li> </ul>	
	27/12-2019	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cari lok. Medan - Binjai - L.pakam</li> <li>Medan - Binjai</li> <li>Medan - L. Pakam</li> <li>Sta. 0 - Sta. 3 km.</li> </ul>	

Moda : jenis kend:

**DOSEN**  
**PEMBIMBING 1**

**DOSEN**  
**PEMBIMBING 2**

Ir. SRI ASFIATI, M.T

CITRA UTAMI, S.T, M.T



**TUGAS AKHIR**  
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**JL. KAPTEN MUKHTAR BASRI NO.3 MEDAN 20238**

**LEMBAR ASISTENSI**

**NAMA** : ISHAK YUSUP SIREGAR  
**NPM** : 1507210224  
**JUDUL TUGAS AKHIR** : TINJAUAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS (STUDI KAJIAN : WILAYAH LUBUK PAKAM – MEDAN – BINJAI)

NO	TANGGAL	KETERANGAN	PARAF
	7/01.2020	- Perbaiki Survei di Ulang - Bab 2 Teori / Tinjauan problem. - Bab 3 Data - Bab 4 Analisa data. - Dokumentasi / Laporan.	
	27/1-2020	Penyempurnaan / Lanjut ke pembimbing 2	
	21/2-2020		

**DOSEN  
PEMBIMBING 1**

**Ir. SRI ASFIATI, M.T**

**DOSEN  
PEMBIMBING 2**

**CITRA UTAMI, S.T, M.T**



**TUGAS AKHIR**  
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK**  
**UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**  
**JL. KAPTEN MUKHTAR BASRI NO.3 MEDAN 20238**

**LEMBAR ASISTENSI**

**NAMA** : ISHAK YUSUP SIREGAR  
**NPM** : 1507210224  
**JUDUL TUGAS AKHIR** : TINJAUAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS (STUDI KAJIAN : WILAYAH LUBUK PAKAM – MEDAN – BINJAI)

NO	TANGGAL	KETERANGAN	PARAF
1.	05/02-2020	- Pejelasan rumusan masalah dan tujuan penelitian - perbaiki penulisan gambar, tabel, dll sesuai dengan panduan TA FT	
2.	13/02-2020	- pejelasan rumusan masalah, batasan masalah dan tujuan → disiskusikan dan peminoritas - Perbaiki penulisan sesuai panduan skripsi / TA FT	
	21/02-2020	- Att Seminar	

**DOSEN  
PEMBIMBING 1**

Ir. SRI ASFIATI, M.T

**DOSEN  
PEMBIMBING 2**

CITRA UTAMI, S.T, M.T