

# STUDI TINGKAT DISIPLIN PENGENDARA SEPEDA MOTOR (STUDI KASUS JALAN GAJAH MADA DAN KAMPUS ITP PADANG)

Oleh :

**Wilton Wahab**

Dosen Jurusan Teknik Sipil  
Fakultas Teknik Sipil dan Perencanaan  
Institut Teknologi Padang

---

## Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk mendapatkan informasi tentang disiplin pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada kota Padang dan mahasiswa ITP sebagai pengendara sepeda motor di jalan raya dalam mentaati peraturan lalu lintas. Indikator penilaian yang digunakan adalah : (1). perlengkapan pribadi (safety gear) saat berkendara, (2). perlengkapan sepeda motor, dan (3). Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas. Jumlah sampel yang diambil dalam populasi penelitian ini adalah 349 orang. Sampel itu terdiri dari 175 orang pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada dan 174 orang mahasiswa ITP. Alat pengumpul data yang digunakan adalah angket yang dimodifikasi berdasarkan Model Skala Likert yang telah teruji Validitas dan Reliabilitasnya. Pengolahan data dilakukan dengan teknik persentase. Hasil pengolahan data menunjukkan bahwa rata-rata persentase derajat pencapaian terhadap ketiga indikator penilaian adalah sebesar 61.18 %. Berdasarkan kriteria derajat pencapaian maka perilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada tergolong pada tingkat **Kurang Baik**. Sedangkan rata-rata persentase derajat pencapaian terhadap ketiga indikator penilaian terhadap mahasiswa ITP adalah sebesar 61.53 %. Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut maka perilaku mahasiswa ITP dalam berkendara sepeda motor tergolong pada tingkat **Kurang Baik**.

**Kata kunci : Perilaku, Responden, Kriteria Derajat Pencapaian.**

## Abstract

This descriptive type of research that aims to obtain information on how the behavior of motorcyclists on the road Gajah Mada, how ITP student behavior as motorcyclists on the road Gajah Mada and how the assessment of researchers based on observations of the behavior of motorcyclists on the road obeying traffic rules . Behavioral assessment consisted of three indicators, namely: (1). Personal equipment (safety gear) while driving, (2). Motorcycle gear, (3). Knowledge of traffic regulations.

The number of samples taken in the study population was 349 people. A sample that consists of 175 people motorcyclists on the road of Gajah Mada and 174 students from ITP. Data collecting tool used is the now modified based on Likert scale Model, tested the validity and Reliability. Processing of data is carried out by engineering a percentage.

Data processing results shows that the average percentage of the degree of achievement of the third assessment indicators is of 61.18%. Based on the criterion of the degree of achievement of the behaviour of motorcyclists on the road is at the level less good of Gajah Mada. While the average percentage of the degree of achievement of the three indicators of student assessment of ITP's of 61.53%. Based on the criteria of the achievement degree then the behaviour of students driving ITP motorcycle classified at that level less good.

**Key words: Behaviour, respondents, criteria for the degree of achievement**

---

## 1. Pendahuluan

Indonesia dari tahun ke tahun mengalami pertumbuhan penduduk yang pesat, tidak saja di daerah perkotaan namun juga di pedesaan. Pesatnya pertumbuhan penduduk juga dibarengi dengan meningkatnya perkembangan ekonomi masyarakat. Salah satu indikator yang dapat dilihat adalah jumlah kendaraan bermotor yang terus meningkat dari tahun ke tahun. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Indonesia, “perkembangan jumlah kendaraan bermotor menurut jenis Tahun 1987-2010” jumlah sepeda motor sampai tahun 2010 mencapai lebih dari 61 juta (<http://www.bps.go.id/>, 8 Januari 2013). Pesatnya pertumbuhan sepeda motor dewasa ini berdampak pula pada meningkatnya angka kecelakaan akibat pengendara sepeda motor. Meningkatnya angka kecelakaan tersebut ditengarai disebabkan oleh perilaku berkendara yang cenderung mengabaikan keselamatan, tidak dilengkapi atribut keselamatan berkendara sebagaimana disyaratkan oleh undang-undang lalu lintas, serta kurangnya kesadaran masyarakat

akan keselamatan berlalulintas. Terkait dengan hal tersebut, maka penulis ingin mengamati perilaku pengendara sepeda motor melalui “studi perilaku disiplin pengendara sepeda motor” dengan lokasi studi pada dua tempat, yaitu : Jalan Gajah Mada dan Kampus ITP.

Penelitian ini bertujuan untuk menilai perilaku dan tingkat disiplin pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada dalam mematuhi peraturan berlalulintas. Sedangkan manfaat yang diharapkan dari penelitian ini adalah terwujudnya lalulintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, efektif, dan efisien melalui kesadaran dan kepedulian masing-masing pribadi pengendara sepeda motor dalam mematuhi peraturan berlalulintas.

## 2. Metodologi

Pengertian perilaku dapat dibatasi sebagai keadaan jiwa untuk berpendapat, berfikir, bersikap dan lain sebagainya yang merupakan refleksi dari berbagai macam aspek, baik fisik maupun non fisik. Perilaku juga diartikan sebagai suatu reaksi psikis seseorang terhadap lingkungannya. Reaksi yang dimaksud digolongkan menjadi 2, yakni dalam bentuk pasif (tanpa tindakan nyata atau konkrit) dan dalam bentuk aktif (dengan tindakan konkrit). Sedangkan dalam pengertian umum perilaku adalah segala perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh makhluk hidup. (Soekidjo Notoatmodjo, 1987:1).

Lalulintas di dalam Undang-undang No 22 tahun 2009 didefinisikan sebagai gerak kendaraan dan orang di Ruang Lalu Lintas Jalan, sedang yang dimaksud dengan Ruang *Lalu Lintas Jalan* adalah prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung.

Dalam Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang diterbitkan oleh Departemen Perhubungan RI (2008), “Menggunakan pakaian yang tepat sangatlah penting untuk keselamatan pengendara karena akan melindungi dan membantu pengendara dari berbagai macam resiko kecelakaan yang akan terjadi.” Adapun persiapan yang perlu dilakukan sebelum berkendara adalah :

### a. Helm

Berdasarkan hukum yang berlaku, setiap pengendara dan penumpang wajib menggunakan helm sesuai standar yang berlaku dan harus terpasang erat di kepala.

### b. Pelindung mata dan wajah

Mata dan wajah memerlukan perlindungan dari angin, debu, hujan, binatang kecil, dan bebatuan.

### c. Pakaian pelindung

Pakaian yang tepat membantu mengurangi resiko cedera jika terjadi kecelakaan, membantu pengendara agar mudah dilihat oleh pengguna jalan lain dan membuat pengendara nyaman selama berkendara. Adapun pakaian yang dimaksud adalah :

- Pakaian tangan panjang dan celana panjang yang tidak mudah sobek (dianjurkan berbahan kulit).
- Sarung tangan dapat memberikan perlindungan dari luka gores atau luka lainnya yang mungkin terjadi saat berkendara.
- Pakailah sepatu yang memiliki alas sepatu yang mampu menapak dengan baik dan memiliki bagian yang diperkuat sebagai pelindung tambahan.

### d. Pengecekan sepeda motor

Sebelum berkendara dianjurkan melakukan pemeriksaan kepada sepeda motor yang akan digunakan, meliputi :

- Alat kendali  
Rem, periksa rem depan dan belakang pada saat bersamaan. Setiap rem harus dapat menghentikan kendaraan dengan baik saat melaju.
- Kopling dan gas, pastikan kedua kendali ini berfungsi dengan baik dan halus. Gas harus segera berbalik ketika dilepaskan.
- Periksa tekanan angin pada ban (khususnya ketika musim dingin) karena berpengaruh terhadap pengendalian.

- Pastikan semua lampu berfungsi dengan baik yaitu lampu utama, lampu sein, dan lampu rem.
- Periksa klakson dan pastikan dapat berbunyi dengan baik.
- Sesuaikan posisi kaca spion dengan benar untuk mendapatkan pandangan yang lebih luas.
- Periksa jumlah oli dan bahan bakar sebelum berkendara.
- Periksa rantai motor apakah telah dilumasi dan setelahnya telah tepat.

Pengendara harus mematuhi hukum yang sama dengan pengemudi mobil. Hukum jalan raya tercantum dalam Undang-undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. dengan ketentuan antara lain:

- a. Setiap pengendara sepeda motor di jalan harus memiliki Surat Izin Mengemudi.
- b. Pengendara sepeda motor wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda
- c. Mengetahui tata cara berlalu lintas di jalan.
- d. Sepeda motor hanya diperuntukkan hanya untuk dua orang.
- e. Sepeda motor yang digunakan di jalan memenuhi persyaratan teknis dan laik jalan.
- f. Pengemudi dan penumpang wajib menggunakan helm yang telah direkomendasikan keselamatannya dan terpasang dengan benar.

Bagi pengendara sepeda motor yang melanggar Peraturan Lalu Lintas, akan diberlakukan sistem tilang ditempat sesuai dengan UU No.22 Tahun 2009. Diantara peraturan bagi pengendara sepeda motor yaitu :

- a. Dilarang mendengarkan musik saat mengendarai sepeda motor
- b. Dilarang menerima telepon saat mengendarai sepeda motor
- c. Dilarang merubah warna sepeda motor dan harus sesuai dengan warna di STNK
- d. Wajib menyalakan lampu pada siang dan malam hari.
- e. Dilarang merokok saat mengendarai sepeda motor.

Jenis penelitian yang dilakukan adalah penelitian deskriptif. Menurut Arikunto (1995 : 309) penelitian deskriptif adalah “penelitian yang dimaksudkan untuk mengumpulkan informasi mengenai status suatu gejala yang ada, yaitu keadaan gejala menurut apa adanya saat penelitian dilakukan”.

Menurut Margono (2005 : 118) “Populasi adalah seluruh data yang menjadi perhatian dalam suatu ruang lingkup dan waktu yang kita tentukan”.

Menurut Arikunto (2006 : 131) “sampel adalah sebagian atau wakil populasi yang diteliti”. Penentuan sample menggunakan metode *accidental sampling* yang mana hasil penelitian ini hanya sebagai gambaran dari keseluruhan populasi. Pengambilan sampel dengan cara ini semata – mata memilih siapa saja yang dapat diraih pada saat penelitian diadakan sebagai respondennya.

Menurut Sugiyono (2002:98) bila jumlah populasi tak terhingga, maka untuk pengambilan anggota sampel dengan kesalahan 5% = 349 bh sampel.

Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data primer, diperoleh langsung dari responden melalui penyebaran angket kepada pengendara sepeda motor di Jalan Gajah Mada, dan kampus ITP.

Instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dalam bentuk angket (kuesioner) model *skala likert*, menurut Djaali (2008:28) “*Skala Likert* ialah skala yang dapat dipergunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang suatu gejala atau fenomena pendidikan”. Berdasarkan pendapat di atas, maka disiapkan empat alternatif jawaban, yakni SL (selalu), SR (sering), KD (kadang-kadang), JR (Jarang) dan TP (tidak pernah). Bobot nilai pada masing-masing kategori jawaban mempunyai nilai yang berbeda, penilaian berdasarkan pada tabel di bawah ini.

Tabel 1 : Daftar Bobot Penilaian Kuesioner/Angket

Pernyataan	Bobot nilai positif (+)	Bobot nilai negatif (-)
Selalu (SL)	5	1
Sering (SR)	4	2
Kadang-Kadang (KD)	3	3
Jarang (JR)	2	4
Tidak pernah (TP)	1	5

Penyusunan instrument penelitian dilakukan dengan langkah-langkah sebagai berikut:

- Membuat kisi-kisi kuesioner.
- Menyusun butir pernyataan sesuai dengan UU No 22 tahun 2009 dan buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Departemen Perhubungan R.I Ditjen Perhubungan Darat
- Mendiskusikan dan berkonsultasi dengan dosen pembimbing untuk memperoleh kesahihan konstruksi butir.
- Melaksanakan uji coba instrumen.

Kisi-kisi instrumen yang digunakan dalam penelitian ini dapat di lihat pada Tabel 2:

Tabel 2 : Kisi-Kisi Instrumen Penelitian

Variabel	Indikator	No. item	Jumlah
Prilaku pengendara sepeda motor di jalan raya.	a. Perlengkapan pribadi ( <i>safety gear</i> )saat berkendara	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10	10
	b. Perlengkapan sepeda motor	11,12,13,14,15,16,17, 18,19,20	10
	c. Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas	21,22,23,24,25,26,27, 28,29,30,31	11

Uji coba instrumen dilakukan untuk mengetahui tingkat validitas (kesahihan) dan reliabilitasnya (kehandalan). Analisis uji validitas dan reliabilitas dilakukan dengan menggunakan program SPSS versi 16.00.

Uji kesahihan instrumen dilaksanakan untuk mengetahui tingkat ketepatan instrumen yang digunakan. Dalam penelitian ini validitas yang diuji adalah validitas butir. Pengujian validitas butir instrumen atau soal tes dilakukan dengan menghitung koefisien korelasi antara skor butir instrumen. Butir yang dianggap valid adalah butir instrumen yang skornya mempunyai koefisien korelasi yang signifikan dengan total instrumen.

Uji validitas dilakukan dengan membandingkan  $r$  hitung dengan  $r$  tabel.

- Jika nilai  $r_{hitung}$  yang diperoleh melalui pengolahan data menggunakan SPSS  $\geq r_{tabel}$  koefisien pada taraf signifikansi ( $\alpha = 0.05$ ) maka butir instrumen dinyatakan valid (Sugiyono, 2004 : 233). Untuk  $n=30$ ,  $df = 30-2 = 28$ , diperoleh nilai  $r_{tabel} = 0.374$ .
- Jika ada butir yang tidak valid maka butir tersebut harus dibuang atau direvisi.

Dari hasil uji coba angket yang telah diberikan kepada responden dengan jumlah item sebanyak 31 butir, setelah diolah menggunakan program SPSS versi 16.00. Selanjutnya dilakukan analisis reliabilitas terhadap item yang telah dinyatakan valid. Dari hasil analisis yang telah dilakukan, item yang memiliki nilai  $\leq$  nilai reliabilitas, maka item tersebut dinyatakan reliabel.

Dari hasil uji coba angket yang telah diberikan kepada responden dengan jumlah item

sebanyak 31 butir, setelah diolah menggunakan program SPSS versi 16.00 ternyata terdapat butir yang gugur. Pada pengujian validitas putaran pertama terdapat butir yang tidak valid yaitu butir no 6,9,10,15,22 dan 26. Lalu dilakukan pengujian validitas putaran kedua, tetapi masih terdapat butir yang tidak valid yaitu pertanyaan no 8. Maka harus dilanjutkan dengan pengujian validitas putaran ketiga. Pada pengujian putaran ketiga baru diperoleh butir yang valid. Dari hasil analisis angket yang diberikan kepada responden sebanyak 31 butir soal diperoleh nilai reliabilitas 0,944. Dari hasil analisis yang telah dilakukan, item yang memiliki nilai  $\leq$  nilai reliabilitas, maka item tersebut dinyatakan reliabel. Setelah dilakukan analisis, ternyata seluruh item dinyatakan reliabel.

Tabel 3 : Rangkuman hasil analisis uji validitas butir-butir instrument

Variabel	Indikator	No. item	Pernyataan		Item Valid	Item Tidak valid
			Positif	Negatif		
Prilaku pengendara sepeda motor di jalan raya.	1. Perlengkapan pribadi ( <i>safety gear</i> )saat berkendara	1,2,3,4,5,6,7,8,9,10	3,4,5,6,7,8,9,10	1,2	1,2,3,4,5,7	6, 8, 9,10
	2. Perlengkapan sepeda motor	11,12,13,14,15,16,17,18,19,20	11,12,13,14,15,16,17,18,19,20		11,12,13,14,16,17,18,19,20	15
	3. Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas	21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31	21,22,23,24,25,26,27,28,29,30,31		21,23,24,25,27,28,29,30,31	22 ,26

Pengumpulan data dilakukan secara langsung dengan mendatangi responden yaitu pengendara sepeda motor di Jalan Gajah Mada dan mahasiswa ITP yang menggunakan sepeda motor melalui penyebaran angket. Untuk proses pengolahan data, dilakukan dengan langkah berikut :

- Semua data yang telah diperoleh dari hasil penelitian, ditabulasikan setiap indikatornya.
- Menghitung frekuensi dari masing-masing alternatif jawaban yang diberikan dengan menggunakan analisis deskriptif yaitu persentase sesuai dengan rumus :

$$P = \frac{F}{N} \times 100 \quad (\text{Sutrisno : 1998}) \dots \dots \dots (1)$$

Ket : P = Persentase yang dicari  
 F = Frekuensi/jumlah skor  
 N = Total responden

- Menghitung skor rata-rata untuk menentukan derajat pencapaian responden tiap indikator digunakan rumus :

$$\text{Derajat pencapaian} = \frac{\sum X}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\% \dots \dots \dots (2)$$

Ket :  $\sum X$  = Jumlah total skor  
 n = Jumlah sampel  
 $\sum i$  = Jumlah item soal  
 Skala tertinggi = Bobot penilaian tertinggi pada kuisioner

Menurut Sudjana (1989) kriteria derajat pencapaian dapat dilihat pada tabel 4.

Tabel 4 : Kriteria Derajat Pencapaian

No.	Skor Rata-rata	Keterangan
1	90% - 100%	Sangat Baik
2	80% - 89%	Baik
3	70% - 79%	Cukup Baik
4	60% - 69%	Kurang Baik
5	0% - 59%	Tidak Baik

Menentukan tingkat persentase perilaku pengendara sepeda motor di Jalan Gajah Mada dan mahasiswa ITP dalam menaati peraturan lalu lintas dengan menggunakan kategori yang dikemukakan oleh Sudjana (1989) sebagai berikut :

Persentase	Kategori
90% - 100%	sangat baik
80% - 89%	baik
70% - 79%	cukup baik
60% - 69%	kurang baik
< 60%	tidak baik

### 3. Hasil dan Pembahasan

Hasil pengolahan data responden terhadap kriteria penilaian perilaku pengendara sepeda motor, yaitu : (a). Perlengkapan pribadi (*safety gear*) saat berkendara, (b). Perlengkapan sepeda motor, (c). Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas ditampilkan adalah sebagai berikut :

Tabel 5 : Rekapitulasi data ketiga indikator tinjauan perilaku Pengendara sepeda Motor di Jalan Gajah Mada dalam menaati peraturan lalu lintas.

No	Tingkat Kepedulian Tentang	Rekapitulasi Persentase Perilaku Responden				
		SL	S	KD	JR	TP
1	Perlengkapan pribadi saat berkendara	1.71	42.00	41.24	10.38	4.67
2	Perlengkapan sepeda motor	0.76	17.90	24.32	38.79	18.22
3	Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas	0.63	27.30	36.00	26.73	9.33
<b>Jumlah</b>		<b>3.11</b>	<b>87.21</b>	<b>101.56</b>	<b>75.90</b>	<b>32.22</b>
<b>Rata-rata</b>		<b>1.04</b>	<b>29.07</b>	<b>33.85</b>	<b>25.30</b>	<b>10.74</b>

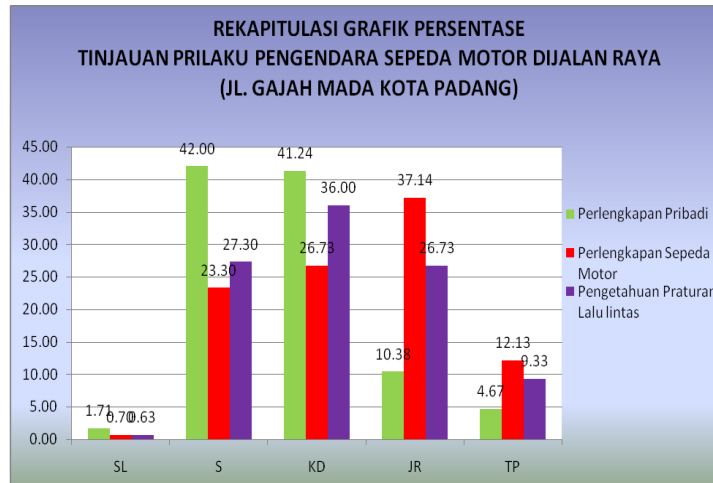
Sumber : Hasil Perhitungan Data Survei

Tabel 6 : Rekapitulasi data ketiga indikator tinjauan perilaku Mahasiswa ITP dalam menaati peraturan lalu lintas.

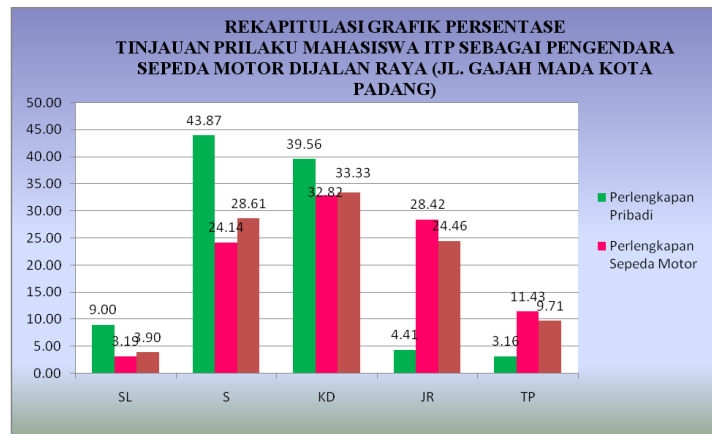
No	Tingkat Kepedulian Tentang	Rekapitulasi Persentase Perilaku Responden				
		SL	S	KD	JR	TP
1	Perlengkapan pribadi saat berkendara	9.00	43.87	39.56	4.41	3.16
2	Perlengkapan sepeda motor	3.19	24.14	32.82	28.42	11.43
3	Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas	3.90	28.61	33.33	24.46	9.71
<b>Jumlah</b>		<b>16.09</b>	<b>96.62</b>	<b>105.72</b>	<b>57.28</b>	<b>24.30</b>
<b>Rata-rata</b>		<b>5.36</b>	<b>32.21</b>	<b>35.24</b>	<b>19.09</b>	<b>8.10</b>

Sumber : Hasil Perhitungan Data Survei

Selanjutnya, pada gambar dibawah ini dapat dilihat grafik persentase tinjauan perilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada dan mahasiswa ITP berdasarkan tiga indikator penilaian.



Gambar 1 : Grafik Persentase Tinjauan Prilaku Pengendara Sepeda Motor di Jalan Gajah Mada



Gambar 2 : Grafik Persentase Tinjauan Prilaku Pengendara Sepeda Motor Mahasiswa ITP

Hasil perhitungan data menunjukkan bahwa rata-rata derajat pencapaian untuk indikator kinerja perlengkapan pribadi (*safety gear*) saat berkendara di jalan Gajah Mada, sebagai berikut :

$$\begin{aligned}
 \text{Derajat Pencapaian} &= \frac{\sum x}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\% \\
 &= \frac{3666}{175 \times 6 \times 5} \times 100 \% \\
 &= \frac{3666}{5250} \times 100 \% \\
 &= 69.83 \%
 \end{aligned}$$

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut, maka pengelompokan pencapaian responden pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada termasuk kategori **Kurang Baik**.

$$\begin{aligned}
 \text{Derajat Pencapaian} &= \frac{\sum x}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\% \\
 &= \frac{3666}{174 \times 6 \times 5} \times 100 \%
 \end{aligned}$$

$$= \frac{3666}{5220} \times 100 \%$$

$$= 70.23 \%$$

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut, maka pengelompokan pencapaian responden mahasiswa ITP termasuk kategori **Cukup Baik**.

Hasil perhitungan data menunjukkan bahwa rata-rata derajat pencapaian untuk indikator kinerja perlengkapan sepeda motor saat berkendara di jalan Gajah Mada, sebagai berikut :

$$\text{Derajat Pencapaian} = \frac{\sum x}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\%$$

$$= \frac{4373}{175 \times 9 \times 5} \times 100 \%$$

$$= \frac{4373}{7875} \times 100 \%$$

$$= 55.53 \%$$

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut, maka pengelompokan pencapaian responden pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada termasuk kategori **Tidak Baik**.

$$\text{Derajat Pencapaian} = \frac{\sum x}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\%, \text{ diperoleh nilai}$$

$$= \frac{4373}{174 \times 9 \times 5} \times 100 \%$$

$$= \frac{4373}{7830} \times 100 \%$$

$$= 55.85 \%$$

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut, maka pengelompokan pencapaian responden mahasiswa ITP termasuk kategori **Tidak Baik**.

Hasil perhitungan data menunjukkan bahwa rata-rata derajat pencapaian untuk indikator kinerja terhadap pengetahuan pengendara sepeda motor tentang peraturan berlalulintas di jalan Gajah Mada, sebagai berikut :

$$\text{Derajat Pencapaian} = \frac{\sum x}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\%$$

$$= \frac{4581}{175 \times 9 \times 5} \times 100 \%$$

$$= \frac{4581}{7875} \times 100 \%$$

$$= 58.17 \%$$

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut, maka pengelompokan pencapaian responden terhadap pengetahuan pengendara sepeda motor tentang peraturan berlalulintas di jalan Gajah Mada termasuk kategori **Tidak Baik**.

Hasil perhitungan data menunjukkan bahwa rata-rata derajat pencapaian untuk indikator kinerja terhadap pengetahuan mahasiswa ITP tentang peraturan berlalulintas, sebagai berikut :



$$\begin{aligned}
\text{Derajat Pencapaian} &= \frac{\sum x}{n \times \sum i \times \text{Skala Tertinggi}} \times 100\% \\
&= \frac{4581}{174 \times 9 \times 5} \\
&= \frac{4581}{7830} \times 100 \% \\
&= 58.51 \%
\end{aligned}$$

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian tersebut, maka pengelompokan pencapaian responden mahasiswa ITP terhadap pengetahuan tentang peraturan berlalulintas kategori **Tidak Baik**.

#### 4. Kesimpulan dan Saran

Berdasarkan hasil penelitian, dapat disimpulkan sbb.:

##### a. *Prilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada*

Berdasarkan persentase rata-rata dari ketiga indikator yaitu (1). Perlengkapan pribadi (*safety gear*) saat berkendara dengan derajat pencapaiannya adalah 69.83%, (2). Perlengkapan sepeda motor derajat pencapaiannya adalah 55.53% dan (3). Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dengan derajat pencapaiannya adalah 58.17% maka diperoleh persentase rata-rata sebesar 61.18 %. Berdasarkan kriteria derajat pencapaian maka prilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada tergolong pada tingkat **Kurang Baik**.

##### b. *Prilaku Mahasiswa ITP Sebagai Pengendara Sepeda Motor di jalan Gajah Mada Kota Padang*

Berdasarkan persentase rata-rata dari ketiga indikator yaitu : (1). Perlengkapan pribadi (*safety gear*) saat berkendara dengan derajat pencapaiannya adalah 70.23%, (2). Perlengkapan sepeda motor dengan derajat pencapaiannya adalah 55.85%, dan (3). Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dengan derajat pencapaiannya adalah 58.51% maka diperoleh persentase rata-rata sebesar 61.53%.

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian maka prilaku mahasiswa ITP sebagai pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada tergolong pada tingkat **Kurang Baik**.

##### c. *Prilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada menurut pandangan dan penilaian peneliti*

Berdasarkan persentase rata-rata dari kedua indicator yaitu : (1). Perlengkapan pribadi (*safety gear*) saat berkendara dengan derajat pencapaiannya adalah 48.57%, dan (3). Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dengan derajat pencapaiannya adalah 63.33% maka diperoleh persentase rata-rata sebesar 55.95 %.

Berdasarkan kriteria derajat pencapaian maka prilaku pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada tergolong pada tingkat **tidak baik**.

#### Saran

- ✓ Perlunya pengawasan oleh pihak terkait terhadap pengendara sepeda motor di jalan Gajah Mada demi terwujudnya lalulintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, efektif dan efisien sebagaimana yang diamanatkan oleh perundang-undangan yang berlaku.
- ✓ Untuk pihak kampus ITP diharapkan dapat memberikan pendidikan akan pentingnya mentaati peraturan berlalulintas kepada mahasiswa agar bisa menjadi contoh bagi masyarakat.

## 5. Ucapan Terima Kasih

Ucapan terima kasih disampaikan kepada semua pihak yang telah membantu terlaksananya penelitian ini. Semoga penelitian ini bermanfaat bagi masyarakat dalam upaya mewujudkan lalulintas dan angkutan jalan yang aman, nyaman, efektif dan efisien sebagaimana yang diamanatkan oleh perundang-undangan yang berlaku.

### Daftar Pustaka

- Agusti Clara Dewi: 2012; *Studi Analisis Kinerja Ruang Parkir Pasar Atas Bukittinggi*, Institut Teknologi Padang (tidak dipublikasikan)
- Badan Pusat Statistik. 2010. “Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis tahun 1987-2010” [http://www.bps.go.id/tab\\_sub/view.php? tabel=1&daftar=1&id\\_subyek=17&notab=12](http://www.bps.go.id/tab_sub/view.php? tabel=1&daftar=1&id_subyek=17&notab=12), diakses tanggal 8 Januari 2013
- Departemen Perhubungan RI; 2008; *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor Di Indonesia*
- Institut Teknologi Padang; 2005; *Buku Pedoman Tugas Akhir*, Padang: Institut Teknologi Padang
- Pemerintah Kota Padang. 2008. “Jumlah Kendaraan Bermotor menurut Jenis” <http://www.padang.go.id/v2/content/view/2082/246/>, diakses tanggal 8 Januari 2013
- Sudjana; 1996; *Metoda Penelitian*, Bandung: Tarsito Script
- Sugiono; 2006; *Statistika Untuk Penelitian*, Bandung: CV.Alfabeta
- Suharsini, Arikunto; 2006; *Dasar-Dasar Evaluasi pendidikan*. Jakarta: Bumi Aksara.
- Undang-undang No. 22 tahun 201. *Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*