

KAJIAN PEMAHAMAN PENGGUNA SEPEDA MOTOR DALAM BERLALU LINTAS (STUDI KASUS KOTA UNGARAN DAN SEKITARNYA)

Sari Kusumaningrum¹, Bertha Sylvia Pratiwi²

¹ Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Undaris

² Jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Undaris

Abstrak

Selama beberapa dekade (mulai tahun 1980 an) seiring berkembang sepeda motor menunjukkan peningkatan yang cukup signifikan. Pertumbuhan ini semakin meningkat setelah krisis moneter tahun 1998. Peralihan moda ini banyak yang berpindah dari angkutan umum maupun angkutan tak bermotor yang beralih pada angkutan sepeda motor. Permasalahan yang muncul tidak hanya pada permasalahan teknis saja terkait kemacetan, kecelakaan lalu lintas, dan sebagainya, namun sudah menjadi permasalahan sosial maupun budaya. Permasalahan sosial dan budaya sangat kental terlihat dari perilaku di dalam berlalu lintas. Pemikiran inilah yang dinilai perlu adanya Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas di Kota Ungaran dan sekitarnya, sebagai dasar penentuan kebijakan Pemerintah ke depannya terkait penggunaan sepeda motor. Tujuan jangka panjang dari penelitian ini sebagai bahan kebijakan Pemerintah Daerah untuk mendapatkan informasi terkait seberapa besar pemahaman masyarakat berlalu lintas terutama pengguna sepeda motor, sehingga terdapat usulan kebijakan untuk dapat mewujudkan Kota Ungaran sebagai Kota tertib lalu lintas. Dalam penelitian Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran dan sekitarnya) ini menggunakan analisis deskripsi sederhana dengan menggunakan analisis statistik tabulasi silang (cross tab). Hasil sementara Rata-rata responden memahami komponen berlalu lintas antara 60-65 persen dan sekitar ± 10 persen ragu maupun kurang paham. Kondisi fisik kendaraan responden memiliki kelengkapan dan kondisi dalam sangat baik dengan diatas 90 persen memenuhi standar yang telah ditentukan. Sebagian besar responden sekitar 83 persen telah memiliki SIM C

Kata kunci: pengguna sepeda motor, berlalu lintas, tabulasi silang

Abstract

For decades (from 1980's) evolved as a motorcycle showed a significant increase. This growth increased after the financial crisis in 1998. The modal shift is much to move from public transport and non-motorized transport are turning on the transportation of motorcycles. The problems that arise not only on the technical problems have been related congestion, traffic accidents, and so forth, but has become a social and cultural issues. Social and cultural issues is very strong from the behavior seen in the pass lintas. Pemikiran is considered necessary to study Understanding Users Motorcycles In Trails Passes in Ungaran City and surrounding areas, as the basis for determining the future government policy regarding the use of long-term bicycle motor. Tujuan this research as a Government policy for information about how much the public's understanding of traffic, especially motorcyclists, so that there are proposals for policies to be able to realize Ungaran City as the City traffic rules. In a research study Understanding Users Motorcycles in Berlalu Cross (Case Study Ungaran City and surrounding areas), it uses a simple description analysis using statistical analysis of cross tabulation (cross tab). Preliminary results of average respondents understand the components of traffic between approximately 60-65 percent and ± 10 percent or less understood hesitate. The physical condition of the vehicle responder has a complete and in excellent condition with above 90 per cent to meet the standards that have been determined. Most respondents, about 83 percent already have a SIM C

Keywords: motorcycle users, passed cross, cross tabulation

PENDAHULUAN

Terkait dengan banyaknya kepemilikan dan penggunaan sepeda motor ini seringkali tidak diimbangi dengan pengetahuan berlalu lintas. Hal ini dengan tingginya tingkat kecelakaan di Kabupaten Semarang yang mencapai 491 kejadian yang tercatat dengan sebanyak 130 korban meninggal dan 557 luka pada tahun 2015 (BPS Kabupaten Semarang, 2015). Kondisi ini dimungkinkan banyaknya pengemudi di Kota Ungaran belum memahami benar di dalam

tertib berlalu lintas. Terkait dengan kondisi tersebut, maka perlu dilakukan penelitian terkait pemahaman pengguna sepeda. Pemikiran inilah yang dinilai perlu adanya Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas di Kota Ungaran dan sekitarnya.

1. DASAR TEORI

1.1. Terminologi Sepeda Motor

Sebuah sepeda motor merupakan kendaraan beroda dua yang ditenagai dengan penggerak mesin. Pada sepeda motor ini memiliki roda sebaris dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap tidak terbalik dan stabil disebabkan oleh gaya giroskopik (www.wikipedia.org).

Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer dikarenakan harganya yang relatif murah, terjangkau untuk beberapa kalangan dan penggunaan bahan bakarnya irit serta biaya operasionalnya juga sangat rendah. Pergerakan sepeda motor akan lebih menekan biaya perjalanan. Namun demikian pertumbuhan sepeda motor ini mendapatkan permasalahan kurang terkendalinya penggunaan sepeda motor. Munculnya permasalahan terkait aspek ketidakteraturan dalam berlalu lintas, kecelakaan transportasi yang sebagian besar melibatkan sepeda motor serta krisis energi yang sebagian besar konsumsi energi dipergunakan untuk kendaraan bermotor (sepeda motor).

Terkait aspek keselamatan berlalu lintas, berdasarkan data untuk kecelakaan di jalan untuk sepeda motor memberikan kontribusi mencapai sekitar 60 persen. Dari sudut pelaku sendiri kebanyakan berasal dari kalangan pemuda (setingkat usia SMA) sebanyak 52 persen (Dinas Perhubungan Kota Semarang, 2007). Di kota-kota besar, termasuk Kota Semarang, kontribusi terbesar dari sumber pencemar udara berasal dari sarana transportasi (sekitar 65%-80%). Emisi gas buang kendaraan bermotor merupakan pencemar udara yang paling dominan dari sumber sarana transportasi.

1.2. Kepemilikan Kendaraan Bermotor di Indonesia

Sepeda motor, merupakan salah satu alternatif kendaraan murah dan juga memiliki mobilitas yang sangat tinggi. Di negara-negara Asia, pada umumnya kepemilikan sepeda motor memiliki tingkat kepemilikan yang tinggi dibanding dengan kepemilikan kendaraan roda empat. Kondisi ini terjadi sebelum pendapatan per kapita masyarakat meningkat, sehingga sebelum membeli mobil, mereka membeli sepeda motor terlebih dahulu. Berdasarkan data yang dihimpun dari AISI (Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia), kepemilikan sepeda motor di Indonesia saat ini adalah sekitar 1: 10 penduduk. Dibandingkan dengan negara tetangga; Malaysia dan Thailand yang kepadatan sudah mencapai 3,5 orang per sepeda motor, maka tidaklah mengherankan sampai tahun mendatang jumlah kepemilikan sepeda motor akan semakin meningkat (Sus Liris Woro, 2011). Di sisi lain juga jumlah kendaraan yang dimiliki tiap rumah tangga merupakan salah satu faktor penentu jumlah dan moda yang dipakai dalam perjalanan yang dilakukan oleh sebuah keluarga. Faktor tersebutlah yang menyebabkan keluarga di Indonesia cenderung mempunyai sepeda motor. Menurut data Kementerian Perhubungan, 72 persen keluarga memilih sepeda motor untuk transportasi utama. Setiap 1.000 penduduk di Indonesia terdapat 210 motor atau berskala 4,7: 1. Pada tahun 2002 kepemilikan sepeda motor masih sedikit, lebih banyak keluarga tidak punya sepeda motor (persentasenya sampai 67 persen). Namun pada tahun 2010 terjadi perubahan drastis, hanya 28 persen keluarga yang tidak punya sepeda motor (Susantono, 2014). Peningkatan kepemilikan sepeda motor di Indonesia terus terjadi seiring membaiknya tingkat ekonomi. Penjualan sepeda motor terus tumbuh mencapai 7,3 juta unit. Persentase keluarga pemilik sepeda motor lebih dari satu di Indonesia juga bertambah 3 persen pada tahun 2010 menjadi 17 persen. Tercatat pula 84 persen keluarga pengguna mobil juga mempunyai sepeda motor. Ini bukti sepeda motor adalah kendaraan alternatif yang menjadi pilihan masyarakat. Sampai kini, diprediksi populasi kendaraan bermotor di seluruh Indonesia mencapai 47 juta unit dan 9,5 juta mobil. Di Jakarta tercatat 11 juta kendaraan bermotor, 9 juta adalah sepeda motor. Jumlah sepeda motor di seluruh Indonesia saat ini diperkirakan 50 juta unit. Tingginya kepemilikan sepeda motor bisa disamakan dengan angka kecelakaannya. Dari data Kepolisian RI dilaporkan bahwa dari total kasus kecelakaan, 70 persennya dialami oleh pengendara sepeda motor. Bahkan PT Jasa Raharja

yang menyantuni korban kecelakaan harus mengeluarkan santunan Rp 1,3 triliun untuk pengendara motor periode Januari - Oktober 2010.

2. Perilaku dan Etika Dalam Berkendaraan

Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai pengemudi maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang-undangan/ hukum yang berlaku.

Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya (Naning, 1982). Berfungsinya hukum secara efektif tergantung dari kondisi perundang-undangan lalu lintas yang berlaku, kemampuan aparat penegak hukum dalam melakukan penindakan-penindakan, fasilitas-fasilitas lalu lintas yang disediakan dan kondisi masyarakat pemakai jalan. Apabila hal-hal tersebut dinilai baik, maka hukum sebagaimana dimaksud dapat berfungsi secara efektif dan efisien sehingga lingkup penugasan yang diberikan dapat terjangkau secara memadai.

Etika adalah sebuah cabang filsafat yang berbicara mengenai nilai dan norma moral yang menentukan perilaku manusia dalam hidupnya. Sebagai cabang filsafat, etika sangat menekankan pendekatan yang kritis dalam melihat nilai dan norma moral tersebut serta permasalahan-permasalahan yang timbul dalam kaitan dengan nilai dan norma moral itu. Etika adalah sebuah refleksi kritis dan rasional mengenai nilai dan norma moral yang menentukan dan terwujud dalam sikap dan pola perilaku hidup manusia, baik secara pribadi maupun sebagai kelompok (Salam, 2007).

Pengertian etika dari ilmuwan lainnya yaitu Magnis Suseno dalam Salam (2007) bahwa etika adalah sebuah ilmu dan bukan sebuah ajaran. Yang memberi kita norma tentang bagaimana kita harus hidup adalah moralitas. Sedangkan etika justru hanya melakukan refleksi kritis atas norma atau ajaran moral tersebut. Atau bisa juga dikatakan bahwa moralitas adalah petunjuk konkret yang siap pakai tentang bagaimana kita harus hidup. Sedangkan etika adalah perwujudan dan pengejawantahan secara kritis dan nasional ajaran moral yang siap pakai itu. Keduanya mempunyai fungsi sama, yaitu memberi orientasi bagaimana dan kemana kita harus melangkah dalam hidup ini.

3. Tabulasi silang (*crosstab*)

Penggunaan metode ini dengan pemilihan tabulasi silang (*cross tab*) yang menjadi bagian dari analisis deskripsi. Penelitian *crosstab* (tabulasi silang) menyajikan data dalam bentuk tabulasi yang meliputi baris dan kolom. Dengan demikian, ciri *crosstab* adalah adanya dua variable atau lebih yang mempunyai hubungan secara deskriptif data untuk penyajian *crosstab* pada umumnya adalah data kualitatif, khususnya yang berskala nominal. Santoso dan Tjiptono (2001) mengemukakan korelasi bertujuan untuk mengetahui dua hal pada hubungan antar dua variabel. Yang pertama, apakah kedua variabel tersebut memang mempunyai hubungan yang signifikan. Kedua, jika terbukti hubungan adalah signifikan, bagaimana arah hubungan dan seberapa kuat hubungan tersebut. Santoso dan Tjiptono (2001), penggunaan metode statistik atau biasa disebut dengan rumus *statistic* ditentukan oleh beberapa faktor:

1. Jenis data yang akan diolah. Seperti telah disebutkan ada empat jenis data, yaitu nominal, ordinal, interval dan rasio.
2. Jumlah variabel, apakah univariate (satu variabel) atau multivariate (dua atau lebih variabel).

Metode tabulasi silang digunakan untuk melihat hubungan antara dua variabel dalam satu tabel. Variabel yang dianalisa dengan metode ini adalah variabel yang bersifat kualitatif, yaitu yang memiliki skala nominal. Tabulasi silang merupakan cara termudah melihat asosiasi dalam sejumlah data dengan perhitungan persentase. Tabulasi silang merupakan

salah satu alat yang paling berguna untuk mempelajari hubungan diantara variabel-variabel karena hasilnya mudah dikomunikasikan.

Selanjutnya tabulasi silang dapat memberikan masukan atau pandangan mengenai sifat hubungan, karena penambahan satu atau lebih variabel pada analisis kualifikasi silang dua arah adalah sama dengan mempertahankan masing-masing variabel tetap konstan. Tabulasi silang dapat digunakan jika :

1. Salah satu variabel bersifat kualitatif dan lainnya kuantitatif
2. Kedua variabel berupa variabel kualitatif.

Sisi (kolom) sebelah kiri dan baris atas menyatakan kelas untuk kedua variabel yang digunakan. Untuk menginterpretasikan hasil pengolahan data pada tabulasi silang, ada dua hal yang perlu diperhatikan, yaitu :

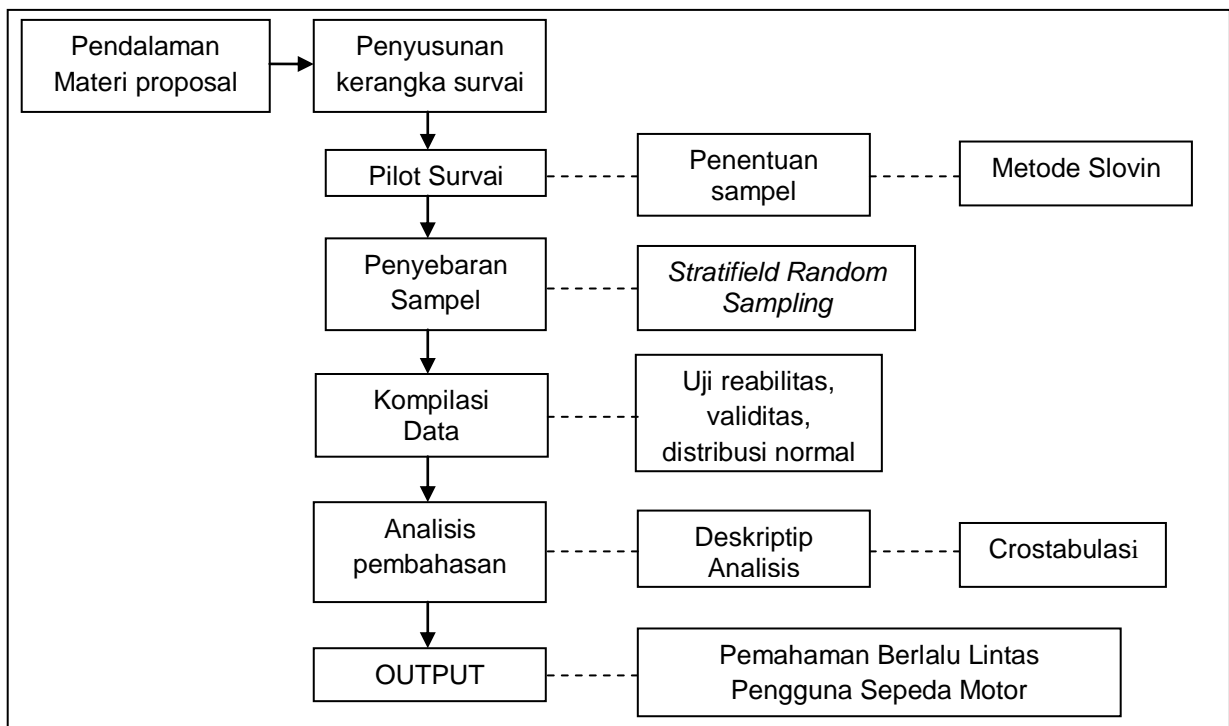
1. Apakah tingkat asosiasi antar variabel yang diukur tersebut signifikan atau tidak
2. Seberapa kuat tingkat asosiasi antar variabel yang diukur tersebut.

Variabel-variabel yang dipaparkan dalam suatu tabel tabulasi silang berguna untuk :

1. Menganalisis hubungan-hubungan antar variabel yang terjadi.
2. Melihat bagaimana kedua atau beberapa variabel berhubungan.
3. Mengatur data untuk keperluan analisis statistik.
4. Untuk mengadakan kontrol terhadap variabel tertentu sehingga dapat dianalisis tentang ada tidaknya hubungan palsu (*spurious relations*).
5. Untuk mengecek apakah terdapat kesalahan-kesalahan dalam kode ataupun jawaban dari daftar pertanyaan (kuisisioner).

4. METODOLOGI

Penelitian Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran dan sekitarnya) ini menggunakan analisis deskripsi sederhana dengan menggunakan analisis statistik tabulasi silang (*cross tab*). Adapun pentahapan penelitian ini disajikan pada bagan alur sebagaimana berikut.



Gambar 1 Metodologi

5. ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Hasil penelitian ini untuk identitas responden pada usia responden yang disurvei secara umum didominasi usia antara 20-25 tahun dengan sebanyak 48,82 persen. Selanjutnya untuk usia < 20 tahun sebanyak 15,88 persen, usia 25-30 tahun sebanyak 15,29 persen, usia 40-45 tahun sebanyak 8,82 persen, usia 30-35 tahun sebanyak 4,71 persen, dan usia 35-40 tahun sebanyak 2,35 persen. Untuk Tingkat pendidikan responden yang disurvei sebagian besar memiliki tingkat pendidikan SMA sebanyak 70,59 persen, sarjana sebanyak 18,82 persen, SD/SMP sebanyak 5,29 persen, pasca sarjana sebanyak 1,76 persen dan lainnya sebanyak 3,53 persen. Sedangkan Kepemilikan SIM C dari responden yang ada sebagian besar telah memiliki SIM dengan komposisi sebanyak 83 persen dan sebanyak 17 persen tidak memiliki SIM C

Tingkat kepehaman responden terkait komponen berlalu lintas secara umum disajikan sebagaimana berikut.

Tabel 1. Kepemahaman Terkait Komponen Lalu Lintas

Komponen	Sangat paham	Paham	Ragu-Ragu	Tidak Paham	Sangat tidak paham
Marka jalan	27,6	60,6	8,2	3,5	0,1
Rambu larangan	27,6	64,7	5,3	2,4	0
Rambu Perintah	26,5	60,6	9,4	2,9	0,6
Rambu peringatan	25,9	64,1	7,1	2,9	0
Rambu petunjuk	27,1	65,9	5,3	1,7	0
Traffic light	36,1	60,4	3	0	0,5
Perlengkapan keselamatan jalan	29,4	65,5	4,5	0,6	0
Peraturan lalu lintas	24,7	65,9	8	0,8	0,6

Sumber: Hasil Analisis (2016)

Kondisi pemahaman pengguna sepeda motor dalam berlalu lintas dengan melakukan analisis tabulasi silang (*crosstab*) ini untuk mengetahui 2 (dua) parameter analisis deskripsi untuk di dapatkan analisis mendalam. Analisis tabulasi silang ini dengan menggunakan alat bantu software SPSS. Hasil dari analisis ini disajikan sebagai berikut.

1. Analisis Komponen Identitas dengan kompetensi

Berdasarkan identitas usia responden terhadap kepemilikan SIM C ini secara umum kecenderungan kepemilikan SIM C berada pada usia 20 tahun s/d 30 tahun. Kondisi yang sama dengan ketidakpunyaan SIM C berada pada usia 20-25 tahun juga dominan. Berikut disajikan hasil tabulasi silang antara umur dengan kepemilikan SIM

Tabel 2. Kondisi Hubungan Usia Dengan Kepemilikan SIM C

	Memiliki SIM	Tidak Memiliki SIM
<20 thn	18	9
20-25 thn	67	16
25-30 thn	24	2
30-35 thn	8	0
35-40 thn	6	1

40-45 thn	13	2
45-50 thn	4	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Ditinjau dari kepemilikan SIM C dari tingkat kependidikan terlihat bahwa sebagian besar tingkat pendidikan akhir SMA yang memiliki SIM C maupun tidak memiliki SIM C. Hasil tabulasi silang ini disajikan sebagai berikut.

Tabel 3. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Kepemilikan SIM C

	Memiliki SIM	Tidak Memiliki SIM
SD/SMP	6	3
SMA	95	25
Sarjana	31	1
Pasca Sarjana	3	0
Lainnya	5	1

Sumber: Hasil analisis (2016)

Ditinjau dari tabulasi silang usia dan tingkat pendidikan dengan kepemilikan SIM terlihat bahwa semakin tinggi usia maupun tingkat pendidikan akan berpengaruh dan semakin tinggi juga proporsi untuk kepemilikan SIM C.

2. Analisis Komponen Identitas Dengan Tingkat Kepahaman Berlalu Lintas

Untuk tabulasi silang tingkat pendidikan terhadap pemahaman akan rambu marka jalan ini secara umum rata-rata dari tingkat pendidikan yang dominan yaitu SMA relatif paham. Kondisi tersebut baik tingkat pendidikan SD/SMP maupun SMA rata-rata memahami arti fasilitas marka jalan

Tabel 4. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Marka Jalan

	Sangat Paham	Paham	Ragu-Ragu	Tidak Paham
SD/SMP	3	5	0	1
SMA	31	73	12	4
Sarjana	12	17	2	1
Pasca Sarjana	0	3	0	0
Lainnya	1	5	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Untuk rambu larangan terlihat rata-rata tingkat pemahaman responden hampir sama dengan marka jalan. Secara umum rambu larangan ini disajikan sebagai berikut.

Tabel 5. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Rambu Larangan

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham
SD/SMP	4	4	0	1
SMA	29	81	8	2
Sarjana	11	19	1	1
Pasca Sarjana	1	2	0	0
Lainnya	2	4	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Pada rambu perintah, terlihat bahwa tingkat responden paham berdasarkan tingkat pendidikan hampir sama dengan baik marka maupun rambu larangan. Namun demikian nilai responden yang ragu-ragu mulai ada peningkatan.

Tabel 6. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Rambu Perintah

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham	Sangat Tidak Paham
SD/SMP	5	2	0	1	1
SMA	30	73	14	3	0
Sarjana	9	20	2	1	0
Pasca Sarjana	0	3	0	0	0
Lainnya	1	5	0	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Pada rambu peringatan, terlihat bahwa tingkat responden paham berdasarkan tingkat pendidikan hampir sama dengan kondisi marka, larangan maupun perintah. Namun demikian nilai responden yang ragu-ragu mulai ada peningkatan.

Tabel 7. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Rambu Perintah

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham
SD/SMP	5	3	0	1
SMA	28	79	10	3
Sarjana	10	20	1	1
Pasca Sarjana	0	3	0	0
Lainnya	1	4	1	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Untuk rambu petunjuk sebagian besar responden yang didominasi oleh tingkat pendidikan SMA sebagian besar memberikan pernyataan paham dan sangat paham dengan rambu petunjuk yang ada

Tabel 8. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Rambu Petunjuk

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham
SD/SMP	4	4	1	
SMA	31	80	7	2
Sarjana	10	20	1	1
Pasca Sarjana	0	3	0	0
Lainnya	1	5	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Untuk *Traffic Light* sebagian besar responden yang didominasi oleh tingkat pendidikan SMA sebagian besar memberikan pernyataan paham dan sangat paham dengan *traffic light* yang ada

Tabel 9. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Rambu Petunjuk

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham
SD/SMP	5	4	0	0
SMA	37	77	4	1
Sarjana	16	15	1	0
Pasca Sarjana	1	2	0	0
Lainnya	2	4	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Untuk fasilitas keselamatan sebagian besar responden yang didominasi oleh tingkat pendidikan SMA sebagian besar memberikan pernyataan paham dan sangat paham dengan keselamatan yang ada

Tabel 10. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Fasilitas Keselamatan

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham
SD/SMP	6	3	0	0
SMA	33	82	4	1
Sarjana	10	19	3	0
Pasca Sarjana	0	3	0	0
Lainnya	1	5	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Untuk pemahaman terhadap peraturan sebagian besar responden yang didominasi oleh tingkat pendidikan SMA sebagian besar memberikan pernyataan paham dan sangat paham dengan peraturan yang ada

Tabel 11. Kondisi Hubungan Tingkat Pendidikan Dengan Pemahaman Terhadap Peraturan

	Sangat Paham	Paham	Ragu-ragu	Tidak Paham	Sangat Tidak Paham
SD/SMP	4	4	0	0	1
SMA	27	82	10	1	0
Sarjana	10	19	3	0	0
Pasca Sarjana	0	3	0	0	0
Lainnya	1	4	1	0	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

3. Analisis Tingkat Kepahaman Responden

Berdasarkan tingkat pemahaman responden yang dilakukan berdasarkan pengakuan responden dan uji terhadap soal yang diberikan terdapat bahwa sebagian besar sebanyak 154 responden tepat bahwa jawaban keduanya sikron sehingga dapat dikatakan sebanyak 154 responden benar-benar paham berlalu lintas. Sedangkan sebanyak 11 responden yang mengaku paham berdasarkan fakta dari test memberikan ternyata responden belum memahami benar-benar tata cara berlalu lintas ditinjau dari pengenalan rambu dan marka yang ada.

Tabel 12. Tingkat Kepahaman Responden

	Hasil Test (uji)		
		PAHAM	TIDAK PAHAM
Asumsi Responden	PAHAM	154	11
	TIDAK PAHAM	5	0

Sumber: Hasil analisis (2016)

Kesimpulan

Kesimpulan penelitian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berlalu Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran dan sekitarnya) antara lain :

1. Rata-rata responden memahami komponen berlalu lintas antara 60-65 persen dan sekitar ± 10 persen ragu maupun kurang paham
2. Hasil dari analisis pemahaman terkait berlalu lintas terhadap hasil tes yang dilakukan sebagian besar responden benar benar paham sebanyak 154 responden dari 170 responden dan sebanyak 11 responden yang mengaku paham dari hasil test mengindikasikan masih belum memahami tertib berlalu lintas.

Saran

Dari kesimpulan kegiatan penelitian Kajian Pemahaman Pengguna Sepeda Motor Dalam Berjalan Lintas (Studi Kasus Kota Ungaran dan sekitarnya) maka :

1. Adanya analisis terkait tingkat pemahaman terhadap berjalan lintas
2. Pembahasan dengan mengcrossstabulasikan dengan tingkat pendidikan, pekerjaan dengan kepeahaman berjalan lintas

Daftar Pustaka

- Bambang Susantono, 2014, Sepeda Motor, Peran dan Tantangan, Asosiasi Industri Sepeda Motor Indonesia, Jakarta
- Dini Anggraini, 2013, Studi Tentang Perilaku Pengendara Kendaraan Bermotor di Kota Samarinda, e journal Sosiatri-Sosiologi
- Jafri, Budi, 2008, Studi Perilaku Pengemudi Terhadap Penggunaan Rambu-Rambu Dan Marka Lalu Lintas. Other thesis, Fakultas Teknik
- Naning, Ramdlon, 1982, Menggairahkan Kesadaran Hukum Masyarakat dan Disiplin Penegak Hukum dalam Lalu Lintas. Bina Ilmu, Yogyakarta
- Salam, Burhanuddin, 1997, Etika Sosial Asas Moral dalam Kehidupan Manusia. PT Rineka Cipta, Jakarta
- Santoso, Singgih, 2001a, Buku Latihan SPSS Statistik Parametrik. Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Santoso, Singgih, 2001b, Buku Latihan SPSS Statistik non Parametrik. Elex Media Komputindo, Jakarta.
- Sugiyono, 2004, Statistika untuk Penelitian, Alfabeta, Bandung