

TUGAS AKHIR

**STUDI PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI
KOTA MAKASSAR**



Oleh :

**MUHAMMAD GUNTUR
D111 11 629**

**JURUSAN SIPIL FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS HASANUDDIN**



KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN
UNIVERSITAS HASANUDDIN FAKULTAS TEKNIK
JURUSAN TEKNIK SIPIL

KOMPLEK TAMAN ANDI KOTA MAKASSAR, D111 302 002 MAKASSAR
E-mail: spt.unhas@yahoo.co.id

LEMBAR PENGESAHAN

Tugas Akhir ini dipukul untuk memenuhi salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Teknik pada Program Studi S1 Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.

Judul: " Studi Perilaku Pengendara Sepeda Motor di Kota Makassar "

Diusun Oleh :

Nama : Muhammad Guntur D111 11 629

Telah diperiksa dan disetujui
Oleh Dosen Pembimbing

Makassar, 15 Januari 2015

Pembimbing I

Pembimbing II

Dr. Eng. Multazam Ramli, ST, MT,
Np. 19730928 200012 1002

Ir. Arifin Aan, M.Si,
Np. 19601115 198403 1001

Mengetahui,
Ketua Jurusan Teknik Sipil



Muhammad Arsyad Thaha, MT
Np. 19801231 199509 1 001

15/01/2015 14:18:11 (GMT+7)

KATA PENGANTAR

Alhamdulillah, dengan mengucapkan syukur ke hadirat Allah SWT, akhirnya penulis berhasil menyelesaikan penulisan skripsi ini. Skripsi ini diajukan sebagai salah satu syarat untuk menyelesaikan studi pada Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.

Banyak pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan studi ini. Untuk itu, penulis mengucapkan terima kasih yang tidak terhingga kepada :

1. Bapak Dr. Ir. Wahyu H. Piarah, M.Eng. selaku Dekan Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar.
2. Bapak Prof. Dr. Ir. H. Lawalenna Samang, MS.M.Eng.dan Bapak Dr. Eng. Tri Harianto, ST. MT. selaku ketua dan sekretaris Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin Makassar, beserta seluruh staf pengajar dan karyawan pada Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin.
3. Bapak Dr. Eng. Muh. Isran Ramli, ST.MT. selaku pembimbing I Dan bapak Ir. Arifin Asri, M.Si. selaku pembimbing II. Terima kasih atas bimbingan, nasehat, dan dukungan yang diberikan selama penyelesaian skripsi ini.
4. Ibunda penulis, yaitu Wira yang senantiasa berdoa, membimbing, dan terus memberikan bantuan baik material maupun moril sampai skripsi ini selesai.
5. Ayahanda penulis, yaitu Rinding yang senantiasa berdoa, membimbing, dan terus memberikan bantuan baik material maupun moril sampai skripsi ini selesai.
6. Saudara dan Saudari Civil Engineering Extension 2011 Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin, yaitu Zack Al habshy, Al Muizat, Abadi, Naufal, Ikha Gumon, Risma Bomon, Icha Gemon, Andre,ST., Virnol,ST., Wawan,ST., Mambo, Awal, Irsan, Adnan, Ippank, Naja, IkhaPOM, Chia Aoyama, Za'Niyah, Inchie, yang selalu memberikan

motivasi, dorongan untuk selalu semangat, dan menjadi tempat meminta pertolongan. Semoga di kemudian hari kelak kita dapat tetap saling tolong menolong dalam tempat dan waktu yang berbeda.

7. Kanda-kanda senior di Jurusan Sipil Fakultas Teknik Universitas Hasanuddin yang senantiasa memberi bantuan kepada penulis.
8. Dan kepada semua pihak yang tidak bisa kami sebutkan satu persatu.

Sangat disadari bahwa masih banyak kekurangan yang terdapat dalam penulisan ini. Oleh karena itu, kritik dan saran yang konstruktif sangat diharapkan demi menuju pada kesempurnaan skripsi ini, meskipun penulis sangat menyadari bahwa untuk mencapai titik kesempurnaan adalah suatu hal yang mustahil, hanyalah ALLAH Yang Maha Kuasa yang dapat mencapainya. Namun demikian penulis berharap semoga skripsi ini bisa memberikan manfaat bagi yang membutuhkannya.

Makassar, Oktober 2013

Penulis

STUDY OF MOTORIDER BEHAVIOR IN MAKASSAR

Muh. Isran Ramli ¹, Arifin Asri ¹, Muhammad Guntur ²

ABSTRACT: The increasing number of motorcycle users in the Makassar make motorcycle users as the biggest contributor to the accident. many factors that affect the level of the accident, one of the dominant factors is human error, because the behavior when driving and the level of awareness of traffic rules is very less. Lack of understanding of traffic rules is influenced by several factors including the age of the rider. At a certain age, especially among teenagers, it's emotional level is very susceptible to behave arrogantly on the streets so that the user does not care which way around it and reduced the level of concentration while driving a vehicle.

Keywords:Motorider behavior, traffic rules, motorcycle

STUDI PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR

ABSTRAK : Meningkatnya jumlah pengguna sepeda motor di kota Makassar 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

¹ Dosen, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Hasanuddin, Makassar 90245, INDONESIA

² Mahasiswa, Jurusan Teknik Sipil, Universitas Hasanuddin, Makassar 90245, INDONESIA

DAFTAR ISI

	Halaman
JUDUL	1
LEMBAR PENGESAHAN	2
KATA PENGANTAR	3
ABSTRACT	5
ABSTRAK	5
DAFTAR ISI	4
DAFTAR TABEL	7
BAB I PENDAHULUAN	
1.1 Latar Belakang	8
1.2 Rumusan Masalah	9
1.3 Maksud dan Tujuan	9
1.4 Ruang Lingkup Penelitian	10
1.5 Manfaat Penelitian	10
1.6 Sistematika Penulisan	11
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
2.1 Pengertian Transportasi	12
2.2 Pengertian Kendaraan	12
2.2.1 Sepeda Motor	13
2.2.2 Sepda Motor Wilayah Perkotaan	14
2.2.3 Pengendara Kendaraan Bermotor	16
2.3 Lalu Lintas	16
2.4 Model Regresi	17
2.5 Penentuan Jumlah Sampel	18
2.5.1 Koefisien Korelasi	19
BAB III METODOLOGI PENELITIAN	
3.1 Bagan Metode Penelitian	22
3.2 Peta dan Lokasi Penelitian	23

3.3	Populasi dan Sampel.....	23
3.3.1	Populasi	23
3.3.1	Samel	24
3.4	Metode pengumpulan Data	24
3.4.1	Data Primer	24
3.5	Metode Analisa Data.....	25
3.6	Uji Validitas dan Realibilitas Data.....	25
3.6.1	Uji Korelasi.....	26

BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1.	Data Kendaraan Roda Dua yang Terkumpul.....	28
4.2.	Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar.....	29
4.2.1	Karakteristik Berdsarkan Tingkat Usia	29
4.2.2	Karakteristik Berdaasarkan Tingkat Pendidikan	30
4.2.3	Karakteristik Berdaasarkan Tingkat Pekerjaan	31
4.2.4	Karakteristik Berdaasarkan Tingkat Penghasilan	31
4.3	Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kebijakan Lalu Lintas	32
4.3.1	Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Helm SNI	33
4.3.2	Persepsi Pengendara Terhadap Kenyamanan Penggunaan Helm SNI	37
4.3.3	Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor	41
4.3.4	Persepsi Pengendara Terhadap Kenyamanan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor	45
4.3.5	Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari	49
4.3.6	Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Larangan Penggunaan Ponsel Saat Berkendara	53

4.3.7 Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan	
Klakson	55
4.4 Uji Regresi Logistik	57
BAB. V PENUTUP	
5.1. Kesimpulan.....	62
5.2. Saran	61

DAFTAR TABEL

Halaman	
Tabel 4.1	Proses Pemilihan Sampel 28
Table 4.2	Uji Signifikasi Model 61
Table 4.3	Model Summary 61
Table 4.4	Variabel In The Eqution 62

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 data Dinas Perhubungan Kota Makassar bahwa jumlah kepemilikan sepeda motor menunjukkan pertumbuhan yang cukup tinggi. Tercatat pada tahun 2012 populasi sepeda motor dengan berbagai merek berjumlah 802.912 unit (Dinas perhubungan Kota Makassar). 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 kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kebijakan peraturan berlalu lintas. Dari dasar pemikiran tersebut, penulis menjadikan bahan penelitian tugas akhir, sehingga penulis mengambil judul :

“STUDI PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR DI KOTA MAKASSAR”

1.2. Rumusan Masalah

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

- a) Bagaimana karakteristik Pengguna Sepeda Motor Di Kota Makassar?
- b) Apakah terdapat pengaruh antara Usia pengendara, tingkat pendidikan, tingkat pekerjaan, dan tingkat pendapatan penegndara sepeda motor dengan persepsi pengendara terhadap kebijakan peraturan peraturan lalu lintas.

1.3. Maksud dan Tujuan

Adapun maksud pelaksanaan penelitian ini adalah untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor di kota Makassar.

Sedangkan tujuan penelitian yang akan dicapai dalam penelitian ini adalah:

- a. Menganalisis karakteristik Pengguna Sepeda Motor Di Kota Makassar
- b. Menganalisis perilaku pengendara sepeda motor antara usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan tingkat penghasilan terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.

1.4. 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:

- a. Lingkup penulisan ini dibatasi pada karakteristik dan perilaku Pengguna Sepeda Motor Di Kota Makassar.
- b. Data primer diambil dengan menggunakan metode survei yaitu melakukan wawancara langsung dengan pengguna sepeda motor yang melintas jalan Andi Pangeran Pettarani.

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dari penelitian adalah:

- a. Sebagai masukan kepada Pemerintah Kota Makassar dalam mengevaluasi kebijakan yang digunakan untuk mengatur kendaraan Sepeda Motor di Makassar.
- b. Sebagai referensi bagi peneliti dan perencana angkutan pribadi khususnya sepeda motor pada masa yang akan datang.
- c. Bahan informasi bagi peneliti selanjutnya, khususnya yang berkaitan dengan permasalahan transportasi perkotaan.

1.5. 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 menganalisisnya.

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. (http://id.wikipedia.org/wiki/kendaraan_bermotor,2011).

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 kota Makassar 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. Tercatat pada tahun 2012 populasi sepeda motor dengan berbagai merek mendekati angka 815.392 unit (Samsat Makassar).

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

- Menerapkan Transport Demand Management. Misalnya penerapannya terhadap motor dinas, motor pribadi pegawai kantor pemerintah dan swasta yang secara logika bisa didata.

Untuk penyiapan *strategic and action plan* (SAP), ruang lingkup materi pekerjaan meliputi:

- Melihat secara keseluruhan peran moda sepeda motor dalam konteks aktivitas ekonomi kota, dan kebutuhan pergerakan penduduk kota.
- Mereview peraturan, perundangan-undangan, serta kebijakan yang terkait dengan moda sepeda motor.
- Analisis dan simulasi model perkembangan industri dan penjualan sepeda motor.
- Prediksi pertumbuhan sepeda motor serta prakiraan dampak yang ditimbulkan terhadap kinerja lalu lintas (*traffic impact*) dan lingkungan (*environment impact*).
- 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

Menurut Undang-Undang No. 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, lalu lintas adalah gerak kendaraan, orang dan hewan di jalan. Jalan adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum. Kendaraan adalah satu alat yang dapat bergerak di jalan, terdiri dari kendaraan bermotor atau kendaraan tidak bermotor. Dalam pengertian umum (Kamus Bahasa Indonesia, 1996 : 151) bahwa lalu lintas adalah perhubungan antara suatu tempat dengan tempat yang lain. Menurut Barutrisno (1974 :4), lalu lintas adalah gerak pindah manusia dari suatu tempat ke tempat lainnya dengan atau tanpa alat penggerak dan menggunakan ruang gerak yang disebut jalan.

2.4 Model Regresi

a. Analisis Regresi Logistik

Regresi logistik membentuk persamaan atau fungsi dengan pendekatan *maximum likelihood*, 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 *fungsi logit*.

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 (*odds ratio*) atau *likelihood ratio* 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 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 :

- a. 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.
- b. Peubah, terutama peubah bebas, adalah tetap dan telah diukur tanpa galat.
- c. Tidak ada korelasi yang kuat antara sesama peubah bebas.

- d. Variansi dari peubah tidak bebas terhadap garis regresi adalah sama untuk semua nilai peubah bebas.
- e. 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 :

α = Penyimpangan terhadap populasi atau derajat ketepatan
(degree of reliability) yang diinginkan (diambil 0,05)

N = Besarnya populasi

n = Besarnya sampel

Dari data jumlah populasi tersebut diperoleh jumlah sampel untuk masing-masing populasi.

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

$$n = \frac{802,912}{1 + 802,912 \cdot 0,05^2}$$

$$n = 399.8 \quad 400 \text{ sampel}$$

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.

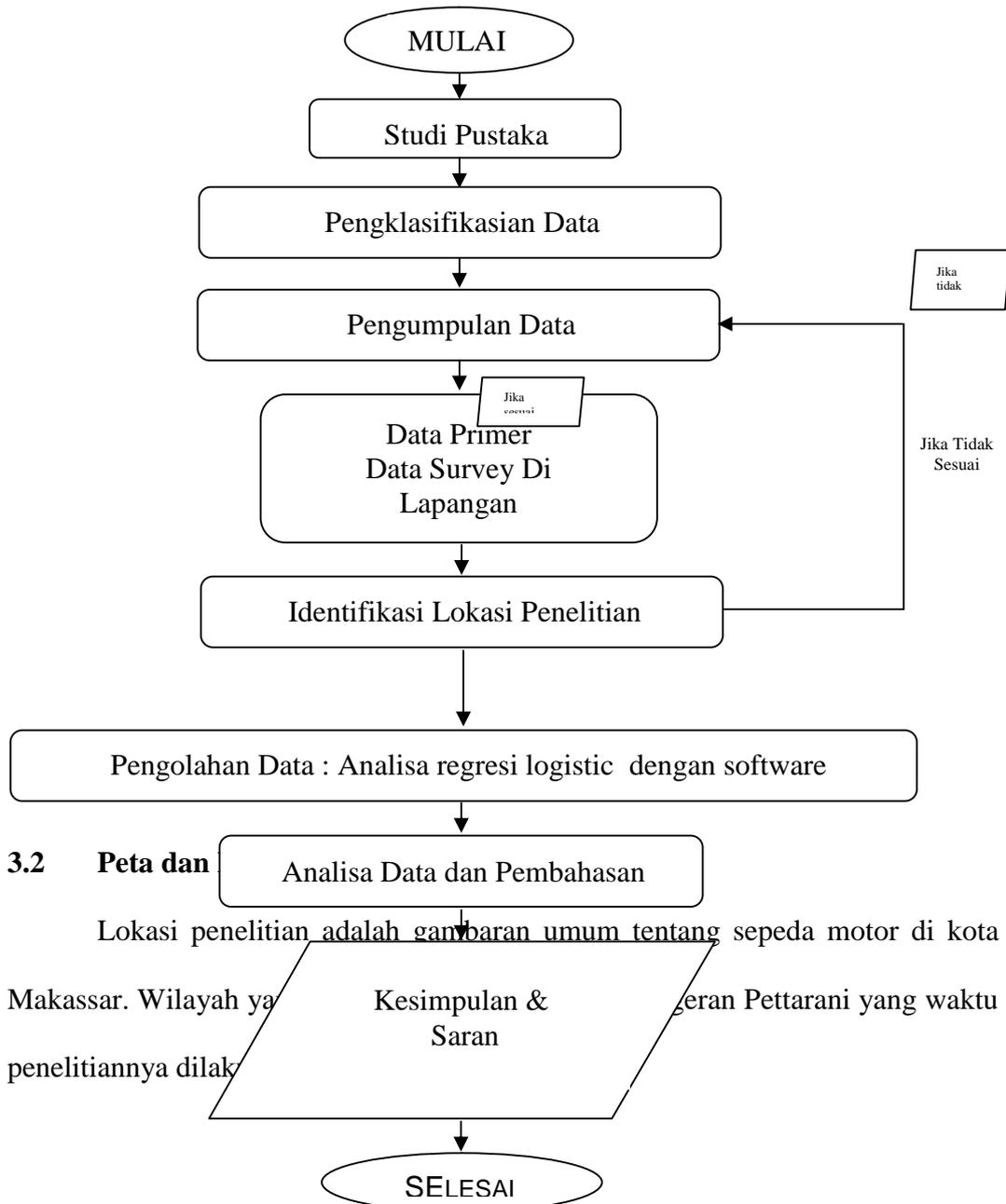
Apabila Y cenderung meningkat dan X meningkat, maka korelasi tersebut disebut korelasi positif atau korelasi langsung. Sebaliknya apabila Y cenderung menurun sedangkan X meningkat, maka korelasi disebut korelasi negatif atau korelasi terbalik. Apabila tidak terlihat adanya hubungan antara variabel-variabel, 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 diperlihatkan pada gambar 3.1.



3.2 Peta dan

Lokasi penelitian adalah gambaran umum tentang sepeda motor di kota Makassar. Wilayah yang diteliti adalah wilayah Kecamatan Pettarani yang waktu penelitiannya dilakukan pada bulan Januari 2019.

Gambar 3.1. Bagan alir penelitian



Gambar 4.1 lokasi survey Jln.Andi.Pettarani

3.3 Populasi dan Sampel Penelitian

3.3.1 Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah seluruh sepeda motor yang terdaftar pada tahun 2012 di kota Makassar. Jumlah sepeda motor yang menjadi populasi adalah 802.912 unit, yang terdiri berbagai merek (Dinas perhubungan Kota Makassar).

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:

a. Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar

Survei dilakukan di kota Makassar pada tanggal 17 April 2013. Survey ini untuk mengidentifikasi perilaku pengendara sepeda motor terhadap terhadap kebijakan peraturan berlalu lintas berdasarkan tingkatan usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan tingkat penghasilan.

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 Andi Pangeran Pettarani

b. Variabel-variabel Penelitian

Variabel-variabel yang berpengaruh dalam penelitian studi perilaku pengendara sepeda motor di kota Makassar adalah:

- a. Usia pengendara
- b. pendidikan terakhir
- c. Profesi
- d. Tingkat penghasilan pengendara

3.5 Metode Analisis Data

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis regresi logistik dengan menggunakan program Statistic Program for Special 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.

a. 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

b. 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 $r \text{ ALPHA hasil} < r \text{ tabel}$, maka variabel tersebut tidak reliabel.

3.6.1 Uji korelasi

Uji korelasi dilakukan untuk mengetahui kekuatan/ keamatan 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 Berkumpul

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

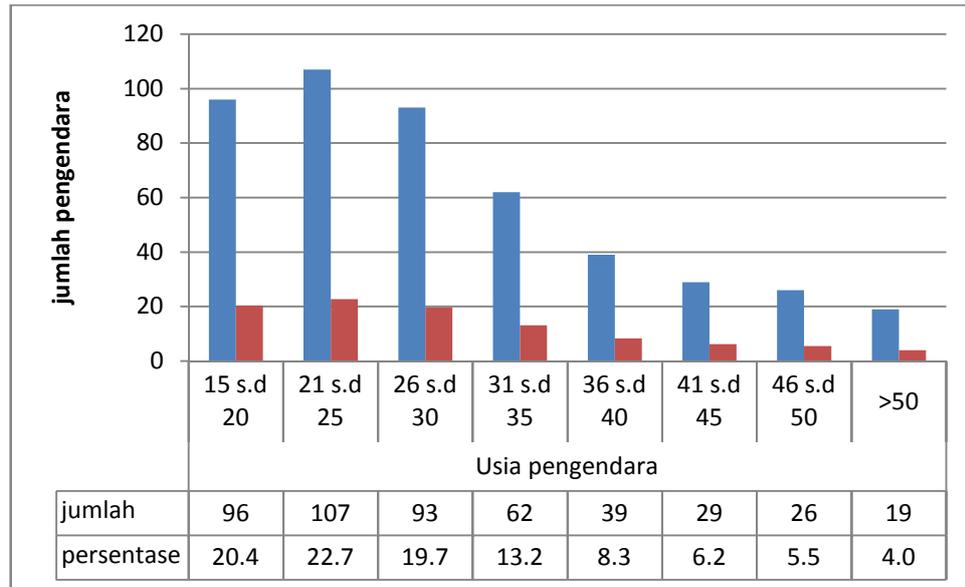
Sumber: Data setelah diolah, 2013.

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 Kota Makassar

4.2.1 Karakteristik berdasarkan tingkat usia

Karakteristik pengguna sepeda motor di kota Makassar 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.

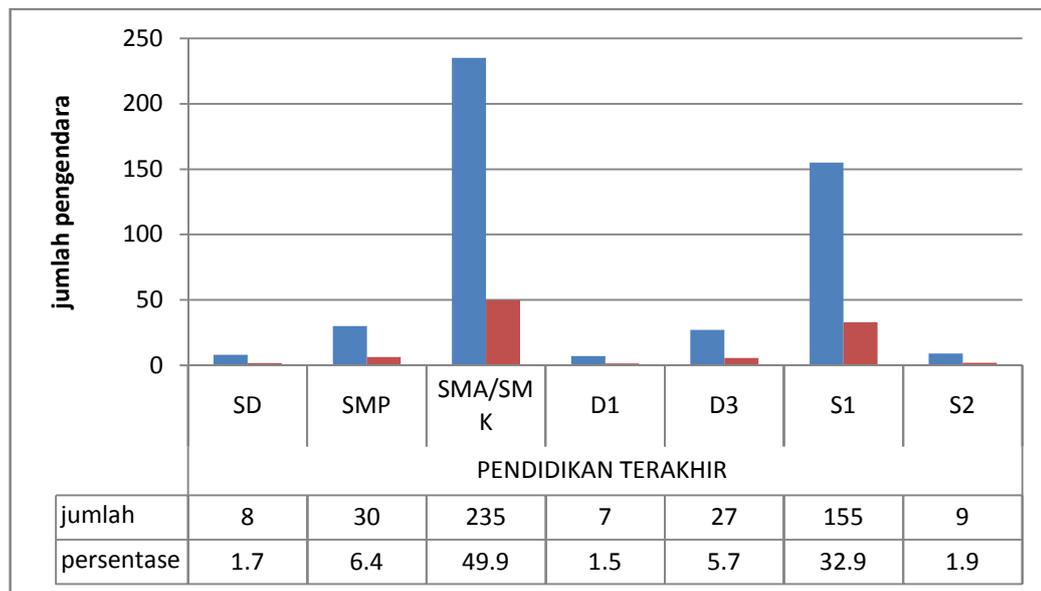


Gambar 4.1 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat usia
 Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar berdasarkan

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 persentase 4%.

4.2.2 Karakteristik berdasarkan tingkat pendidikan

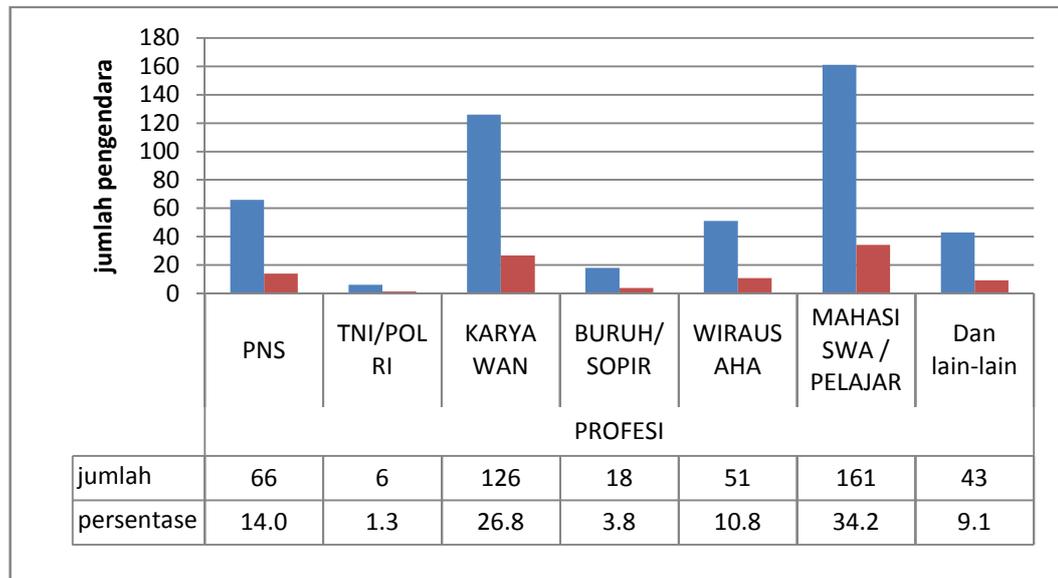
Karakteristik Pengguna Sepeda motor di kota Makassar berdasarkan tingkat pendidikan yang ditinjau adalah SD, SMP, SMU, Diploma dan Sarjana S1, dan S2.



Gambar 4.2 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendidikan
 Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 Kota Makassar berdasarkan profesi/pekerjaan yang ditinjau adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS), TNI/Polri, Karyawan Swasta, Buruh/Sopir, Wirausaha, pelajar, mahasiswa dan lainnya.

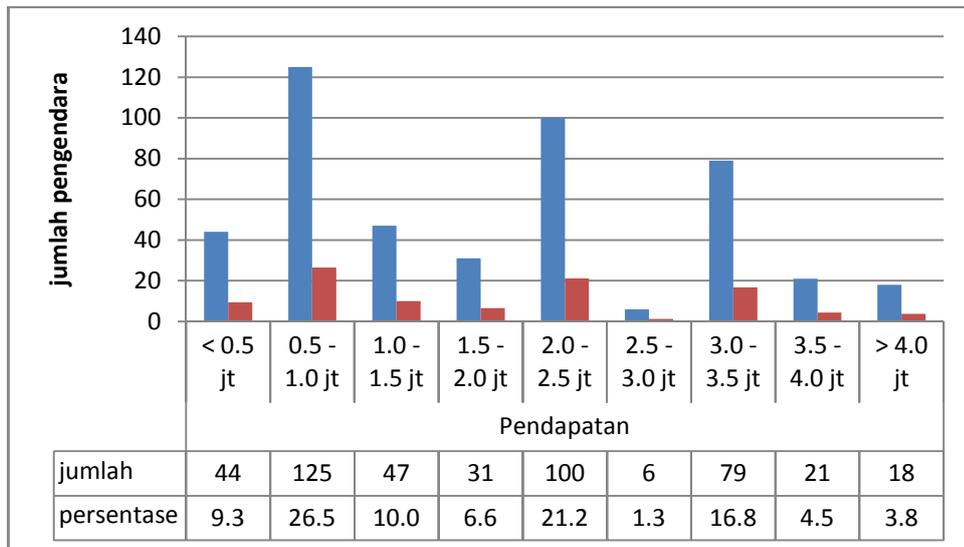


Gambar 4.3 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat pekerjaan . Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar berdasarkan

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 penghasilan

Karakteristik pengguna sepeda motor di kota Makassar berdasarkan tingkat penghasilan yang ditinjau adalah Dibawah Rp 500.000, Rp 500.000 - Rp 1.000.000, Rp 1.000.0000 – 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 3.000.0000 – Rp 3.500.000, 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 Kota Makassar 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%.

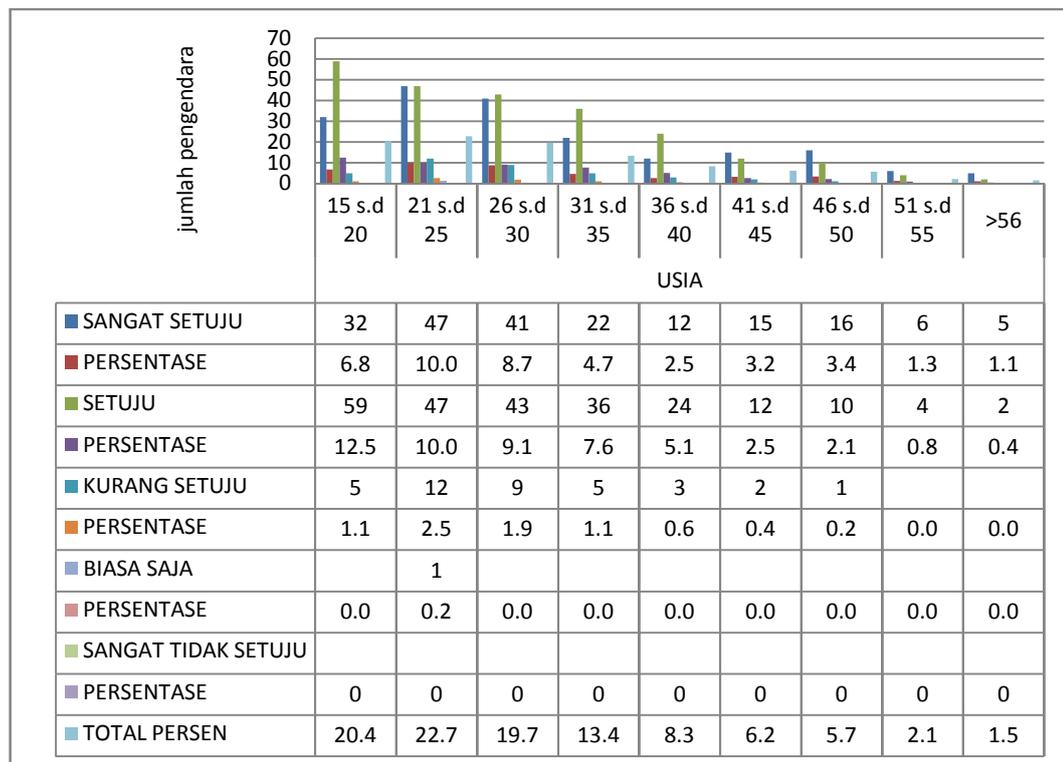
4.3 Persepsi Pengendara Sepeda Motor Terhadap Kebijakan Lalu Lintas

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 kota Makassar terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

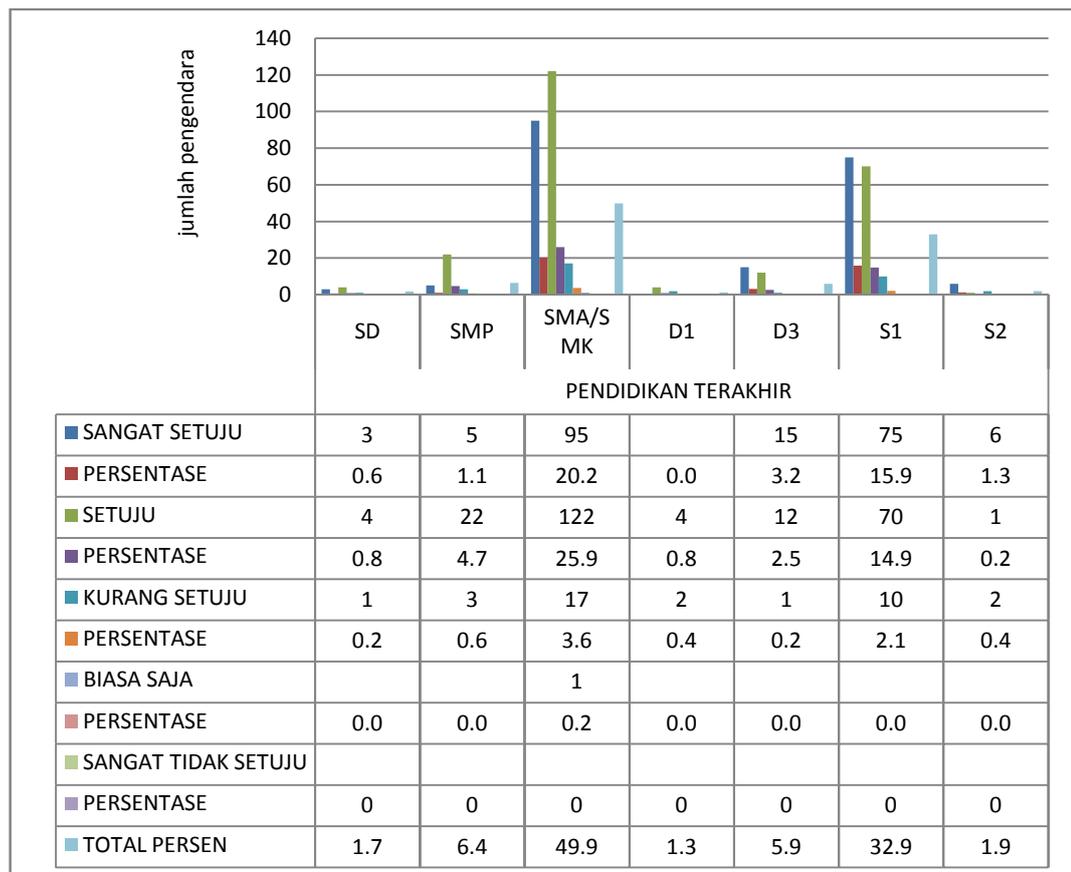


Gambar 4.5 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat usia

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

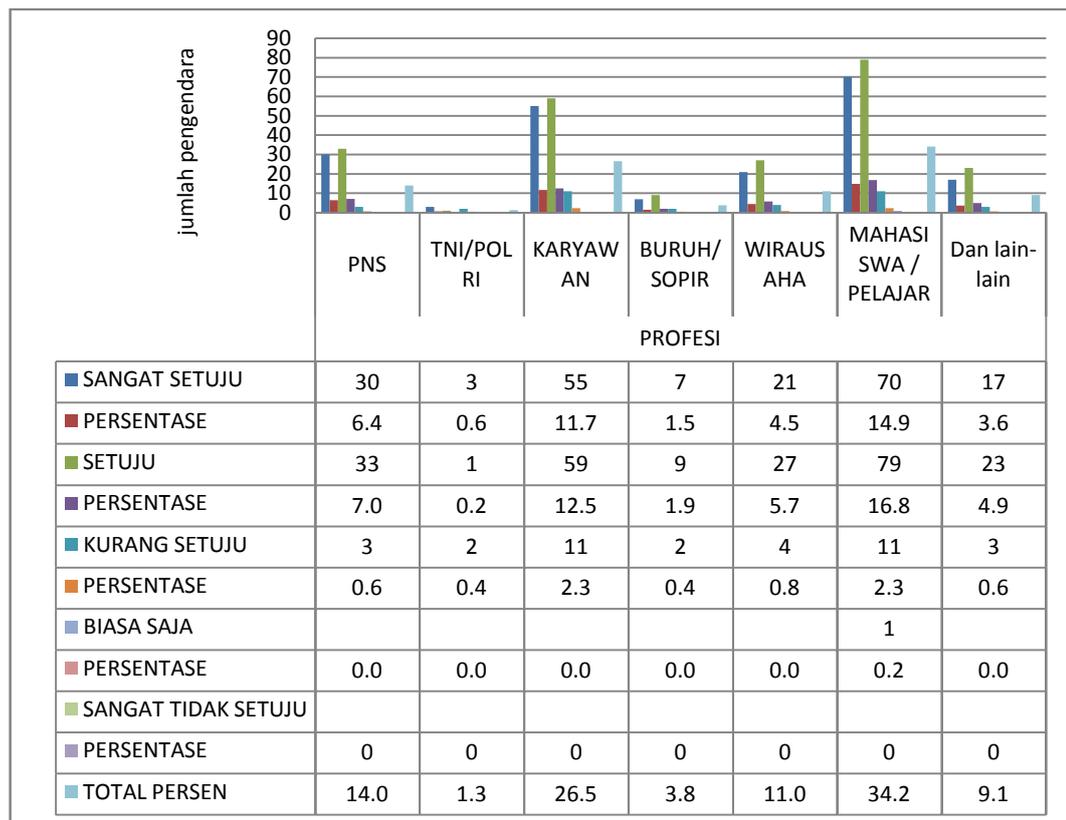


Gambar 4.6 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendidikan

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

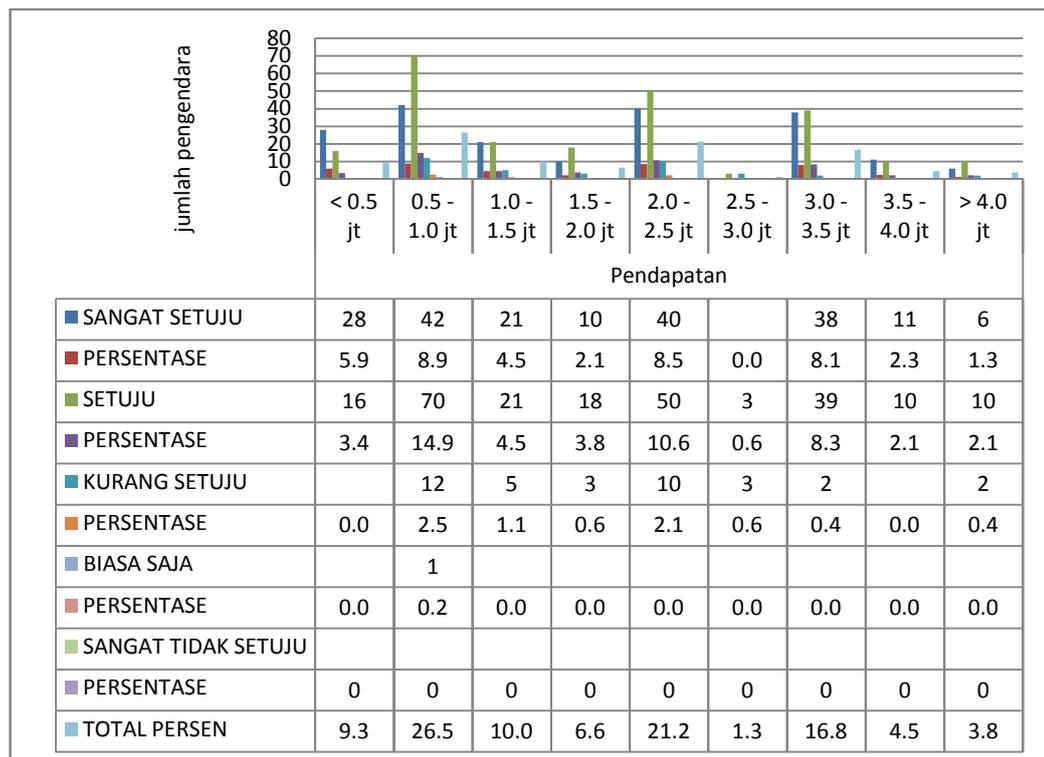


Gambar 4.7 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat pekerjaan

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kebijakan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

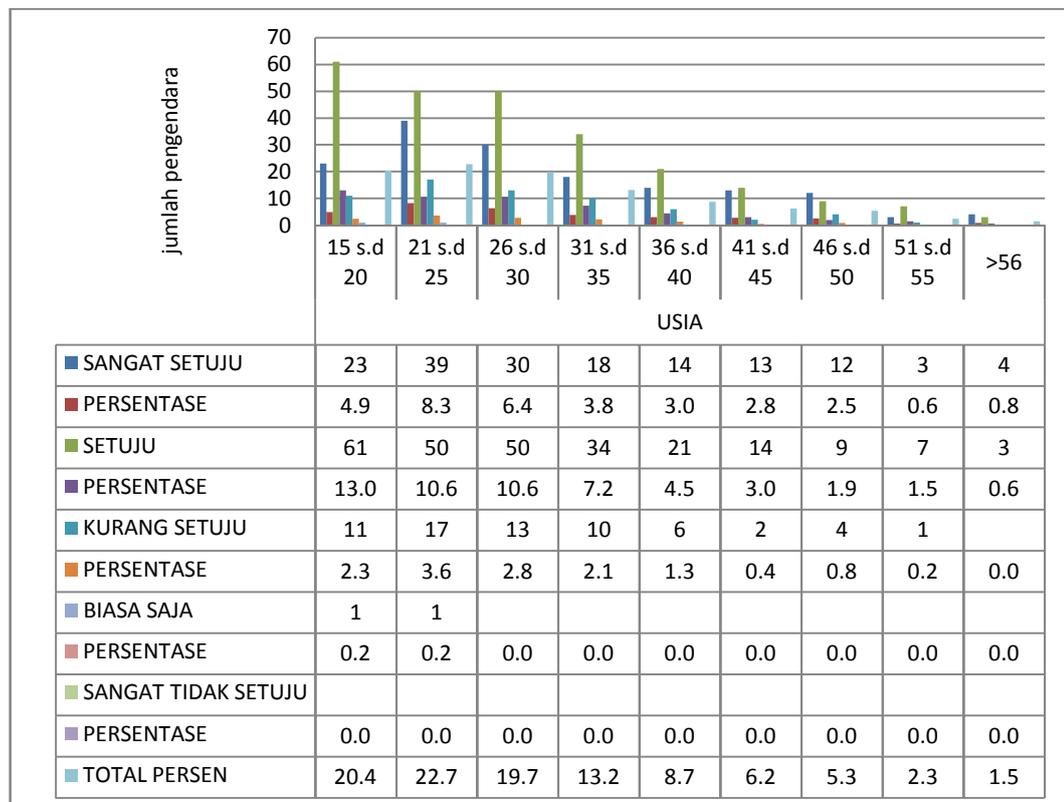


Gambar 4.8 Grafik Pengendara Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendapatan
 Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar berdasarkan tingkat penghasilan menunjukkan bahwa presentase terbesar dari pengguna sepeda motor memiliki pendapatan antara Rp 500.000,- sampai dengan Rp 1.000.000,- dengan 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 kota Makassar terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

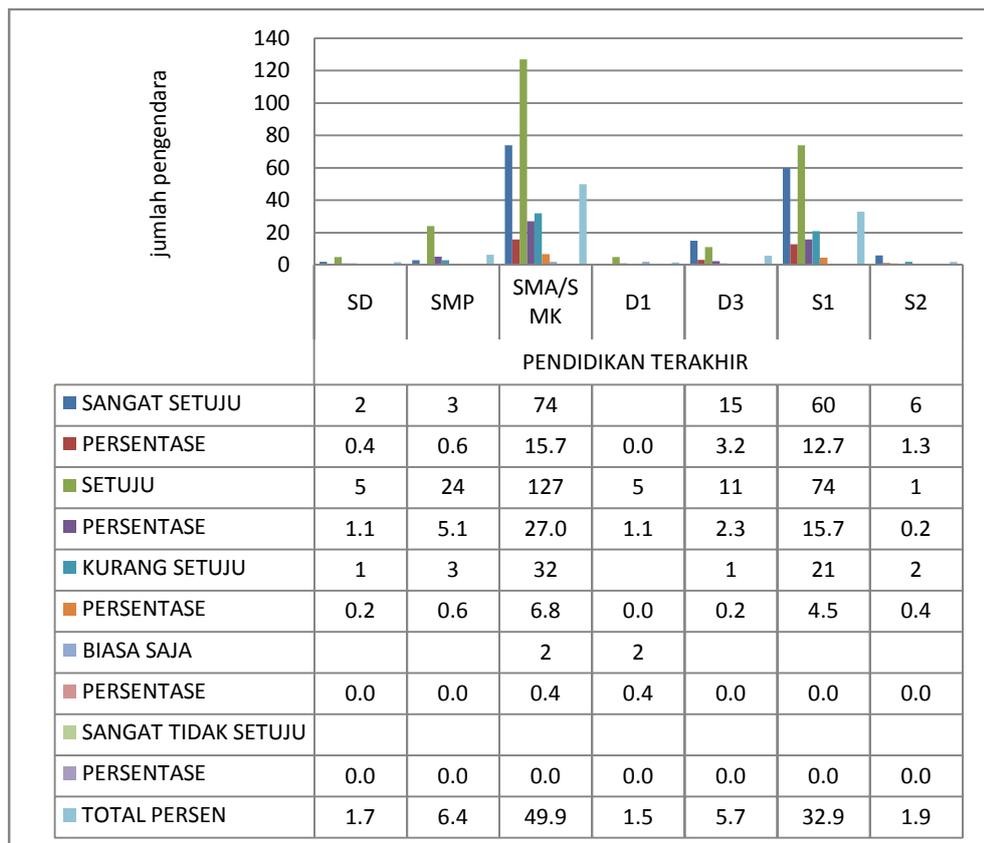


Gambar 4.9 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

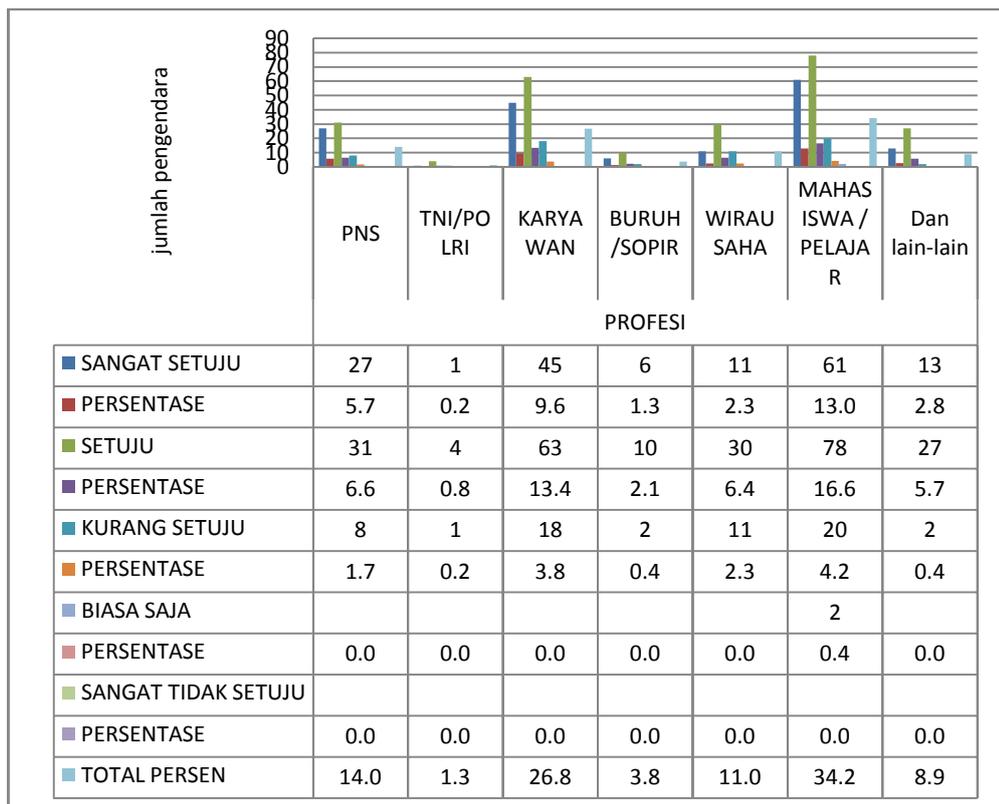


Gambar 4.10 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

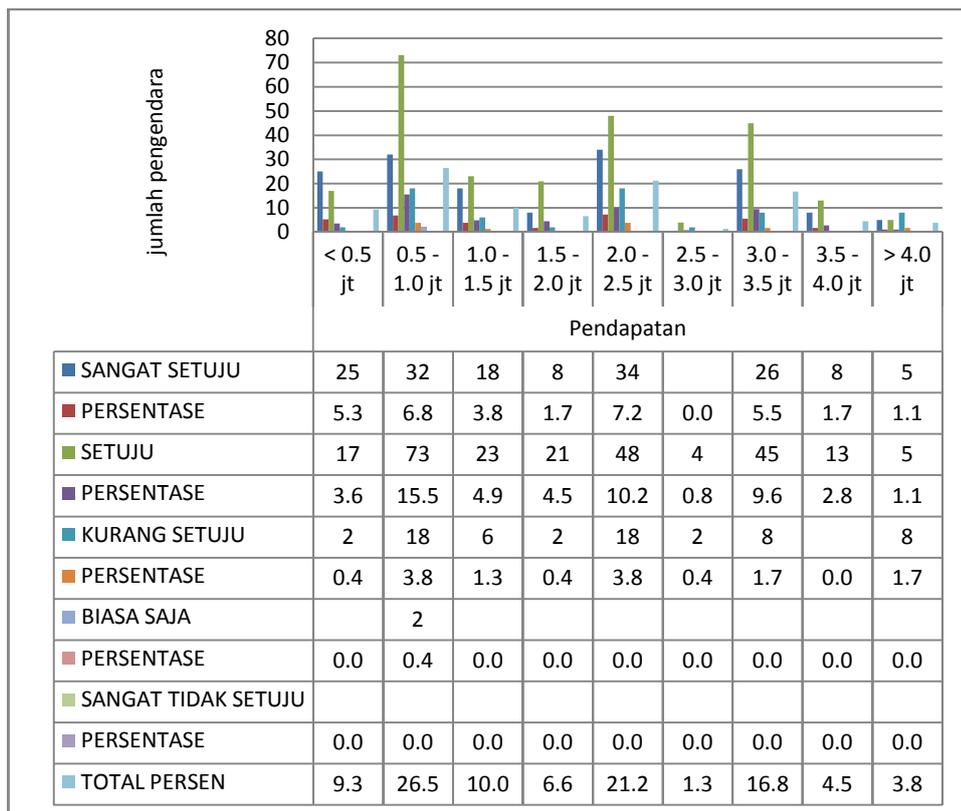


Gambar 4.11 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kenyamanan penggunaan helm SNI berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



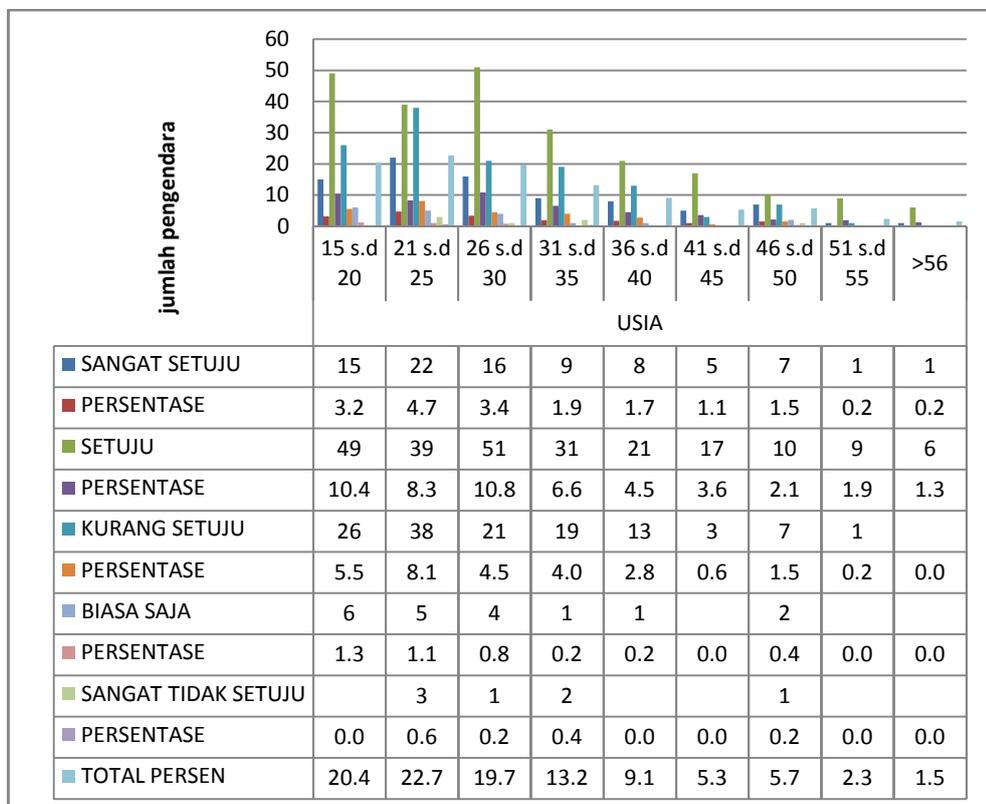
Gambar 4.12 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

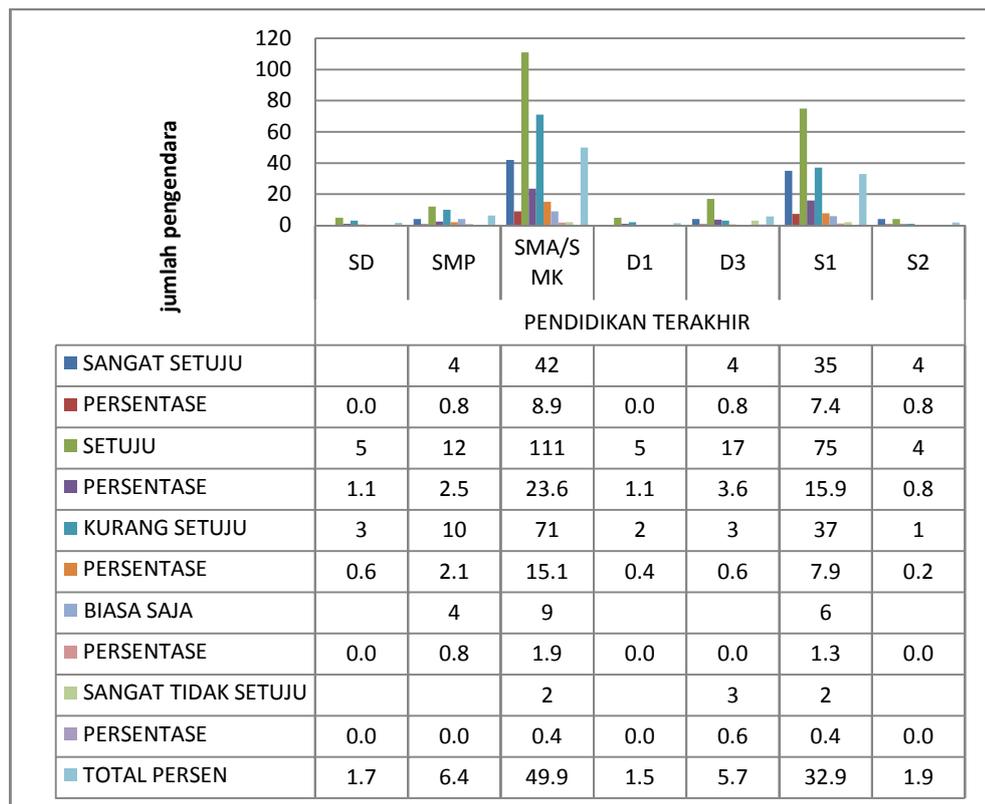


Gambar 4.13 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

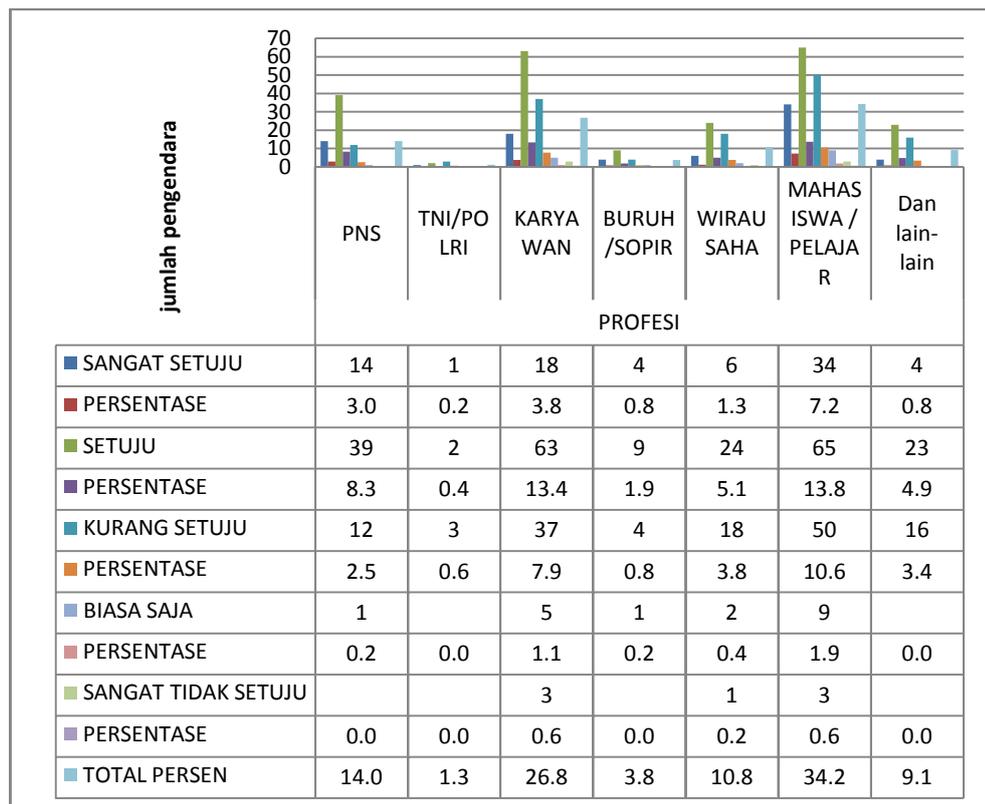


Gambar 4.14 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

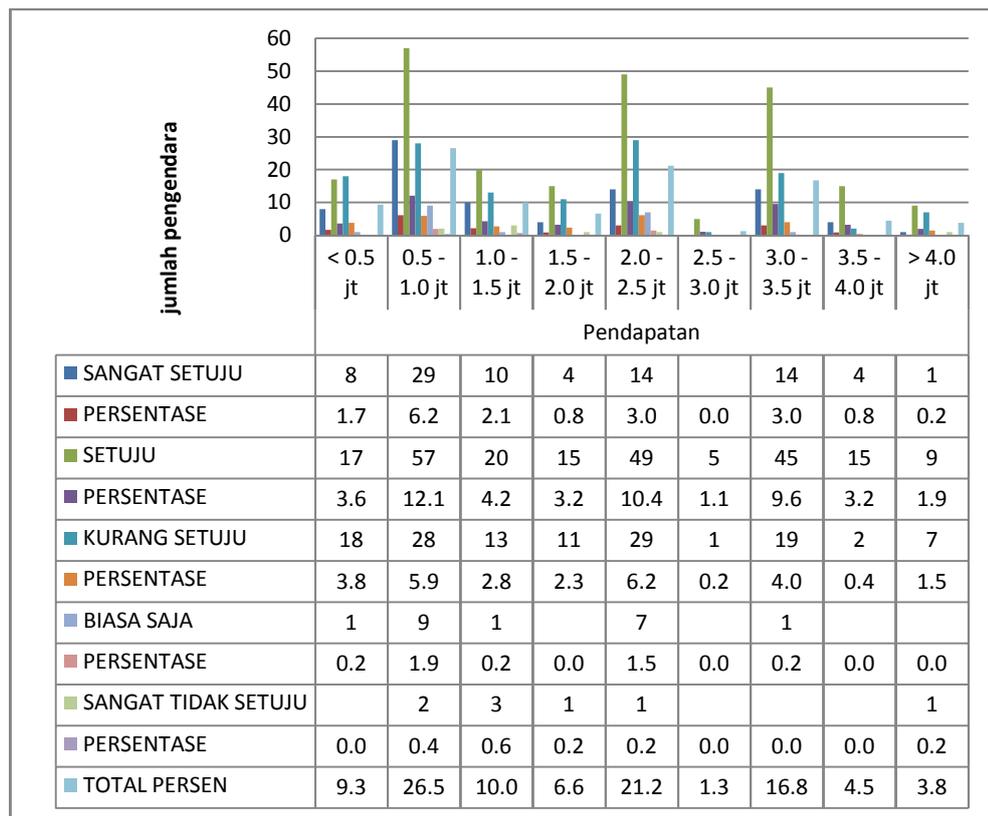


Gambar 4.15 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



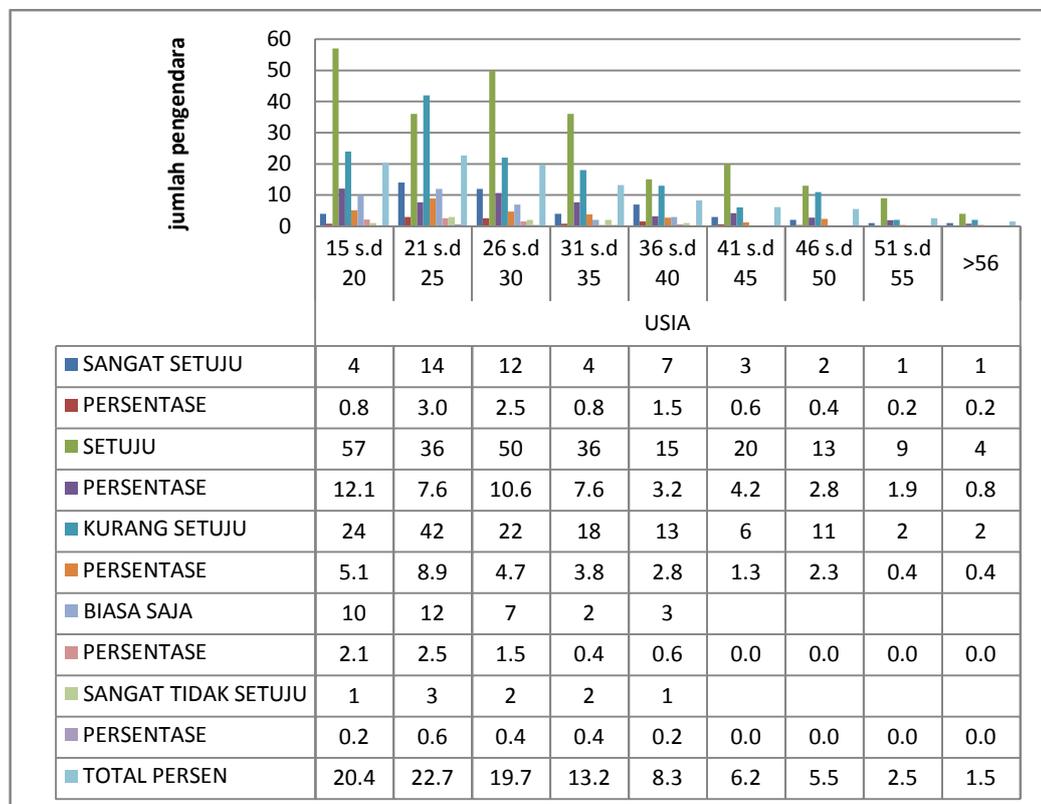
Gambar 4.16 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 Kenyamanan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor

a) berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di kota Makassar terhadap kenyamanan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

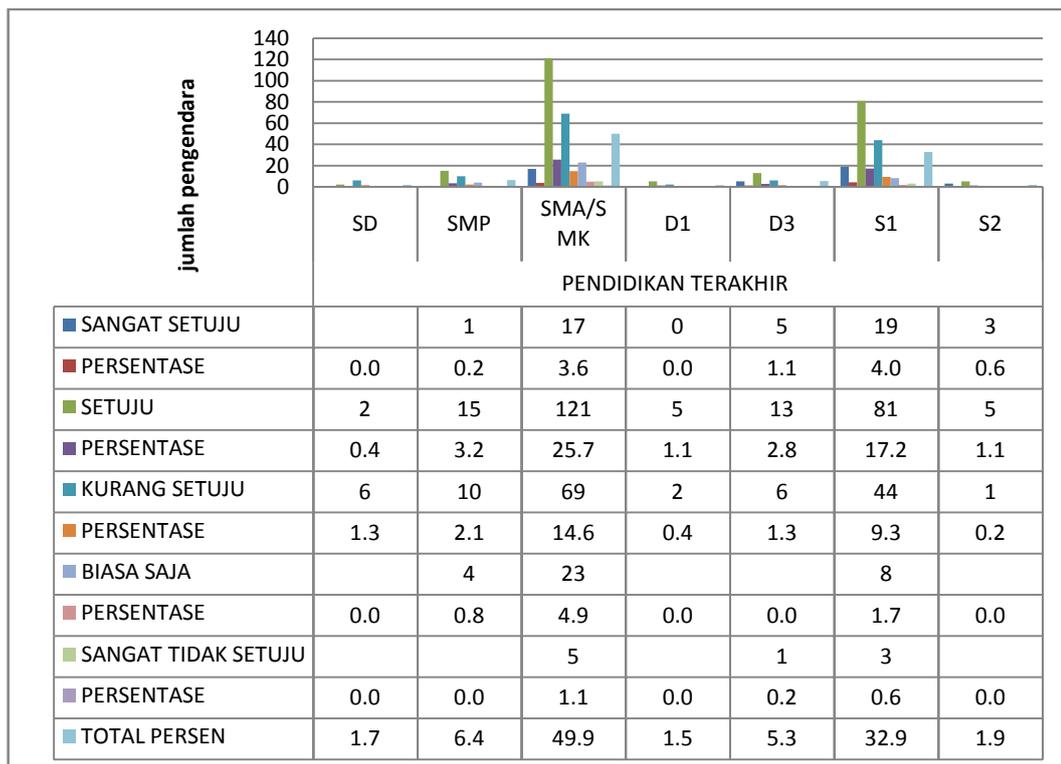


Gambar 4.17 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kenyamanan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

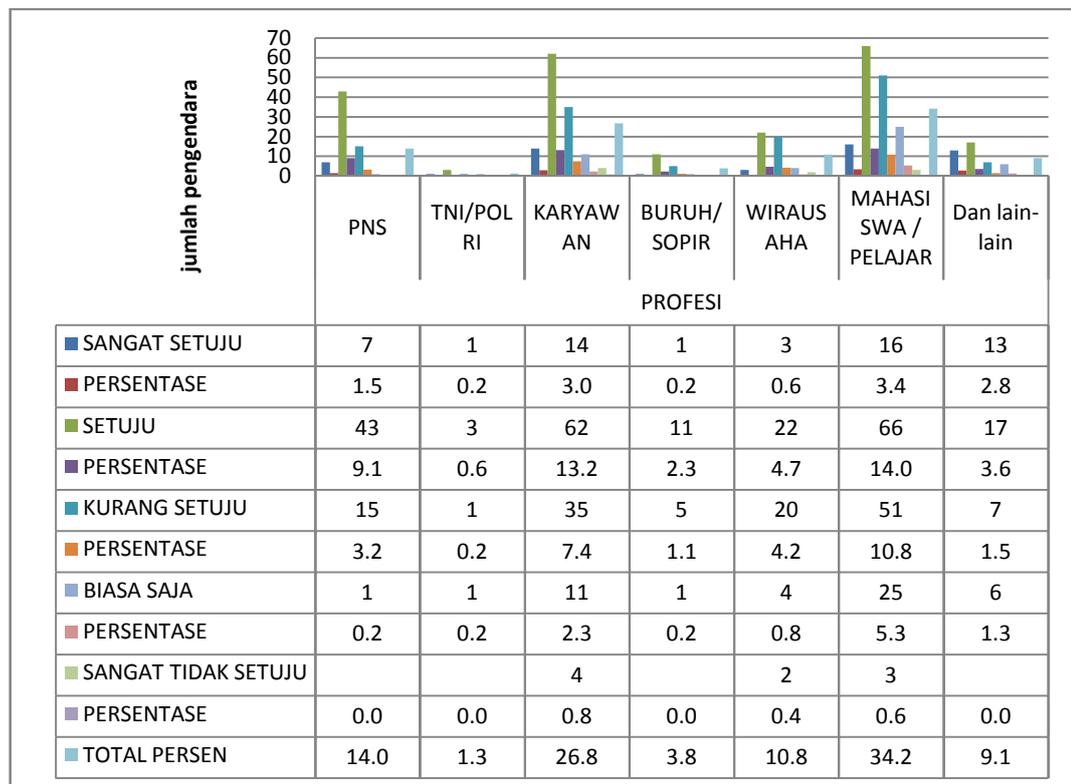


Gambar 4.18 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kenyamanan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

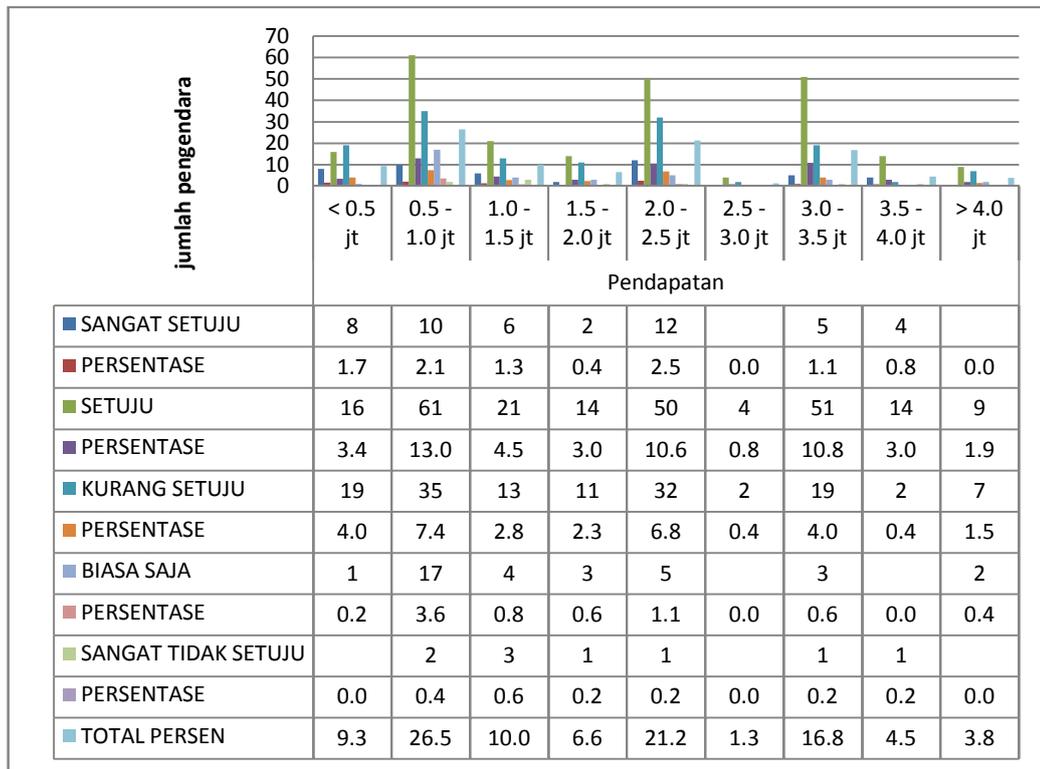


Gambar 4.19 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap kenyamanan Penggunaan Jalur Khusus Sepeda Motor berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



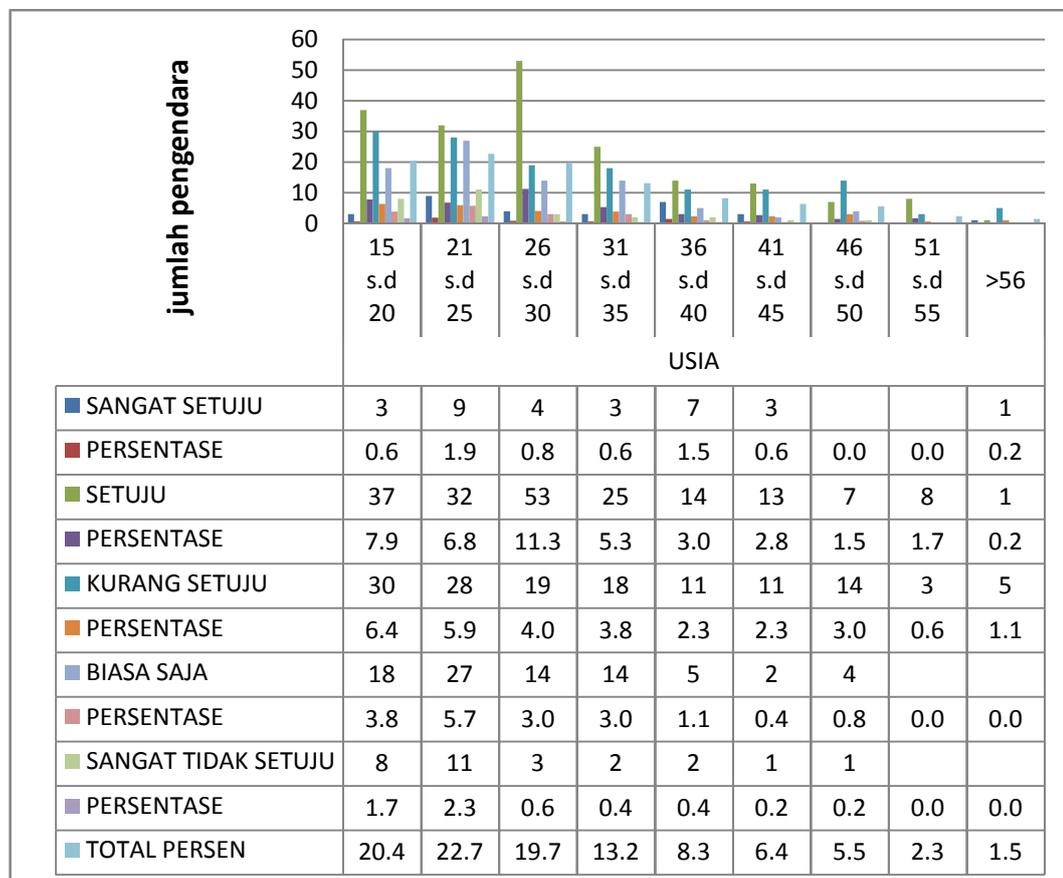
Gambar 4.20 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 Menyalakan Lampu Disiang Hari

a) berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di kota Makassar terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



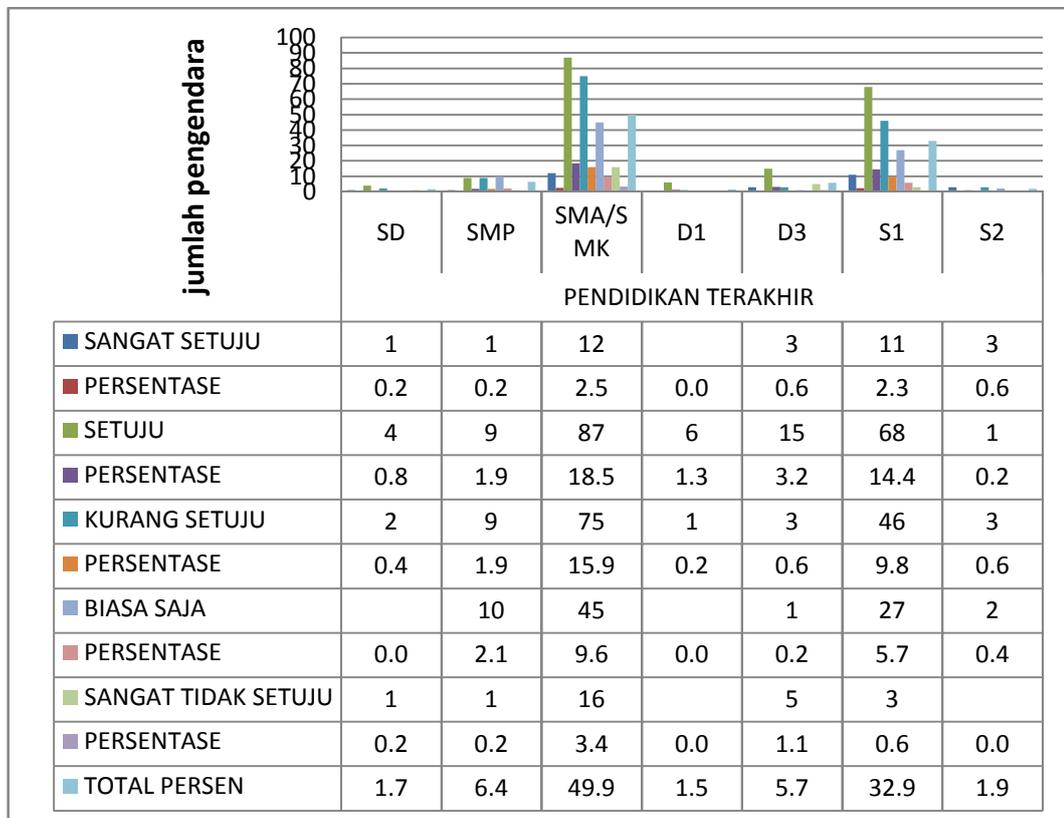
Gambar 4.21 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

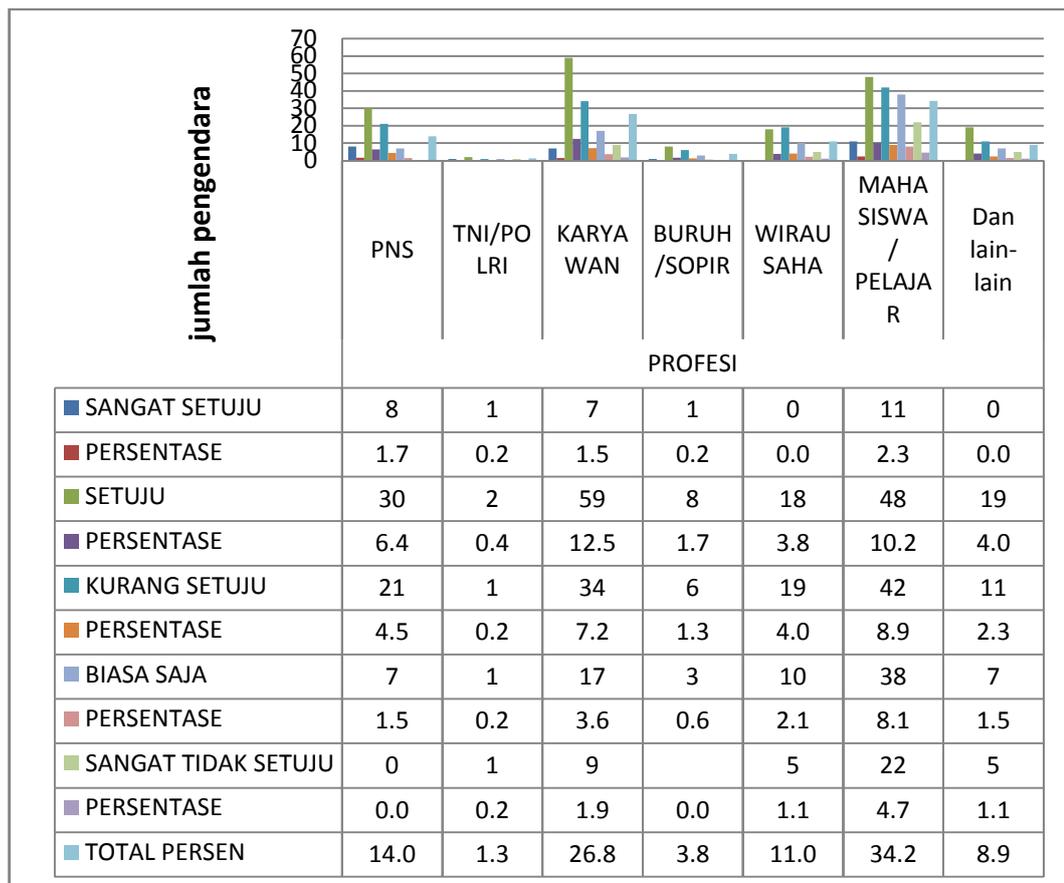


Gambar 4.22 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

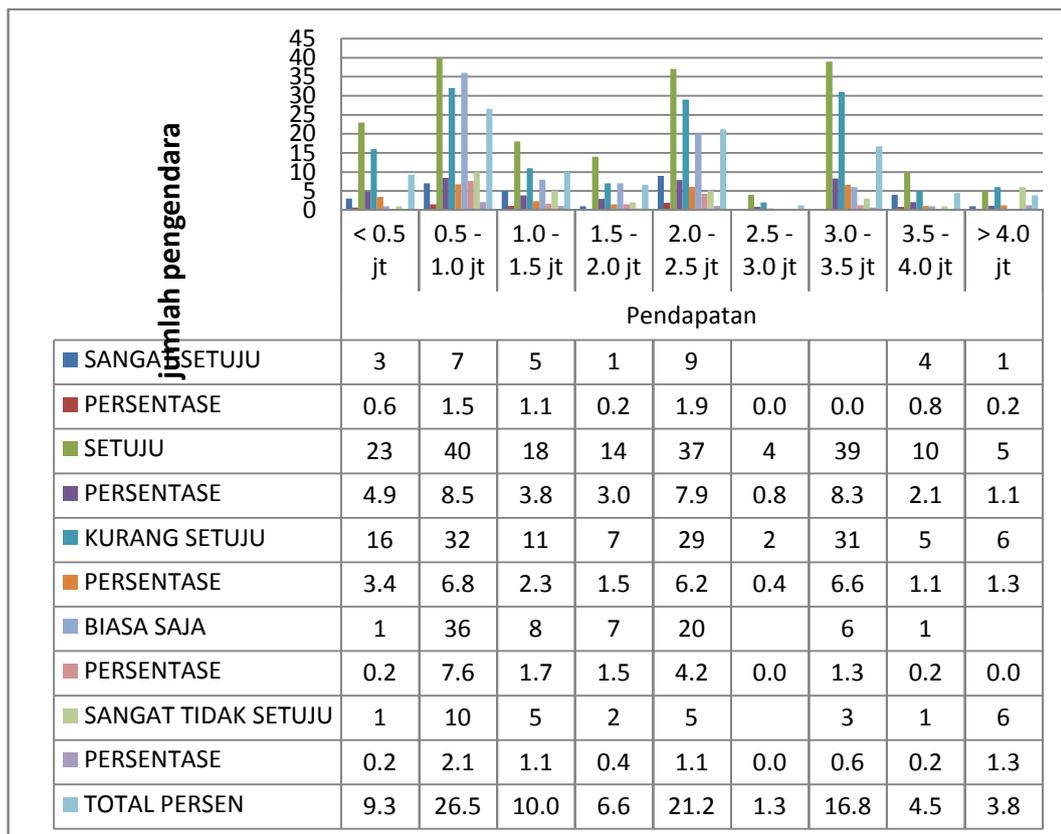


Gambar 4.23 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Menyalakan Lampu Disiang Hari berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



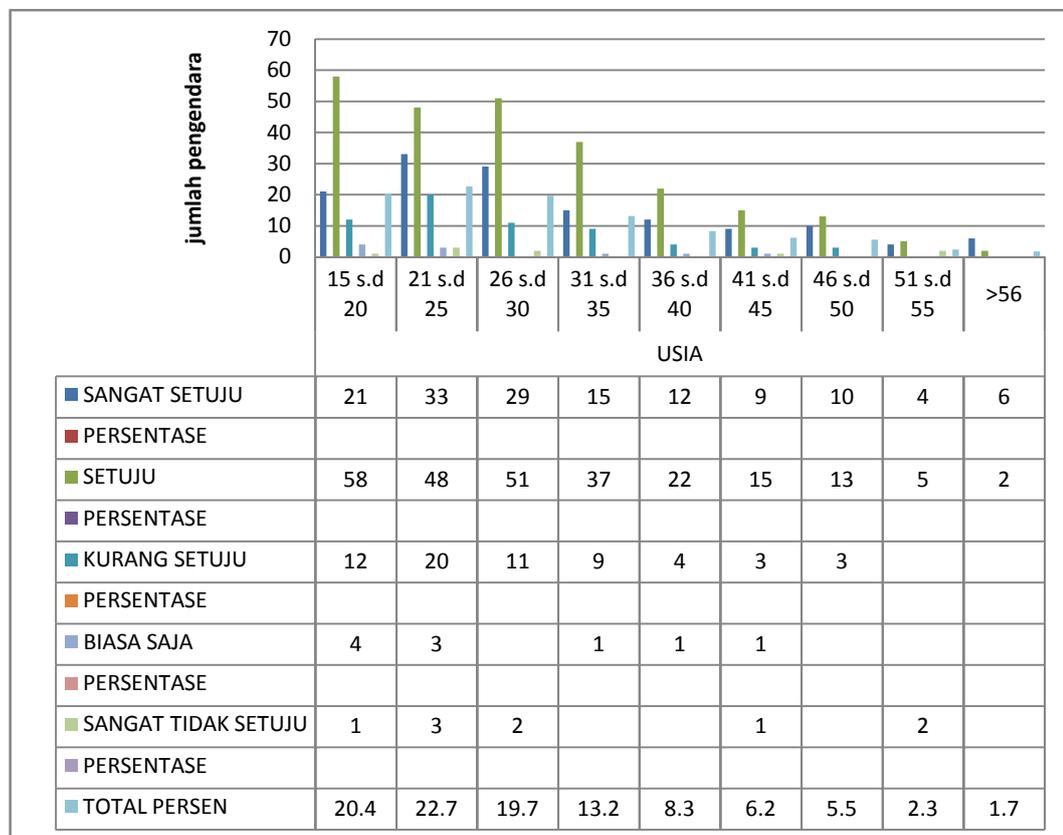
Gambar 4.24 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara

a) berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di kota Makassar terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

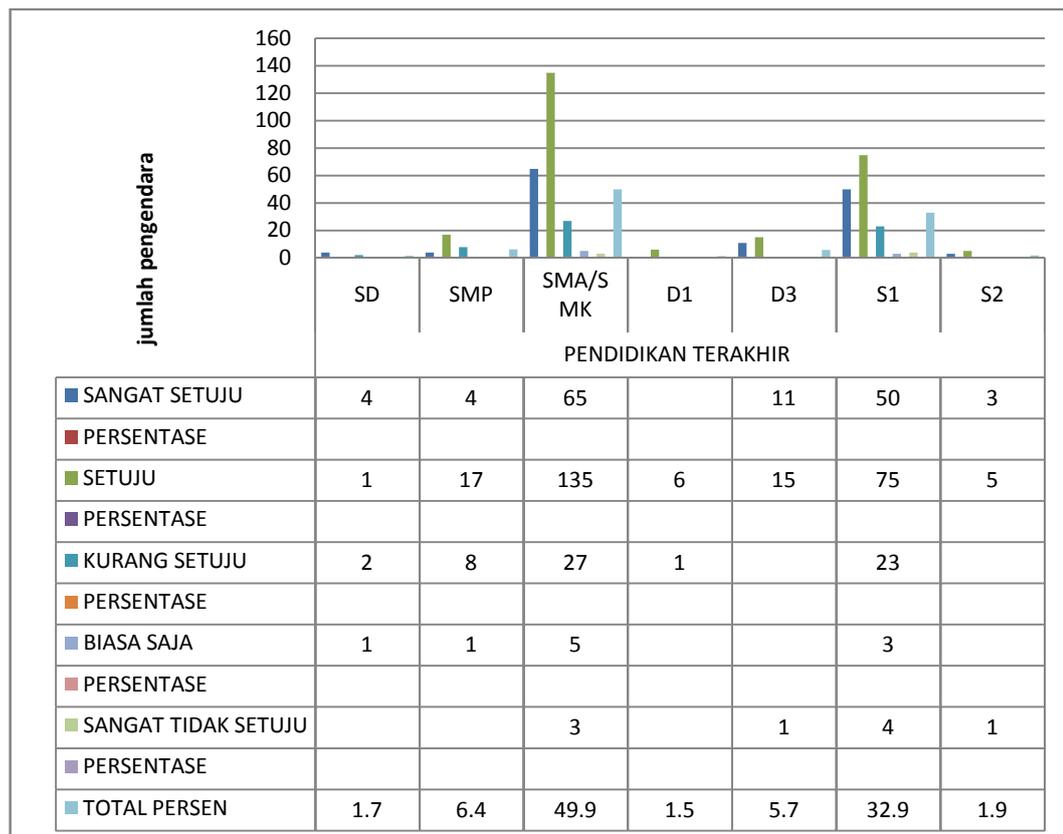


Gambar 4.25 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

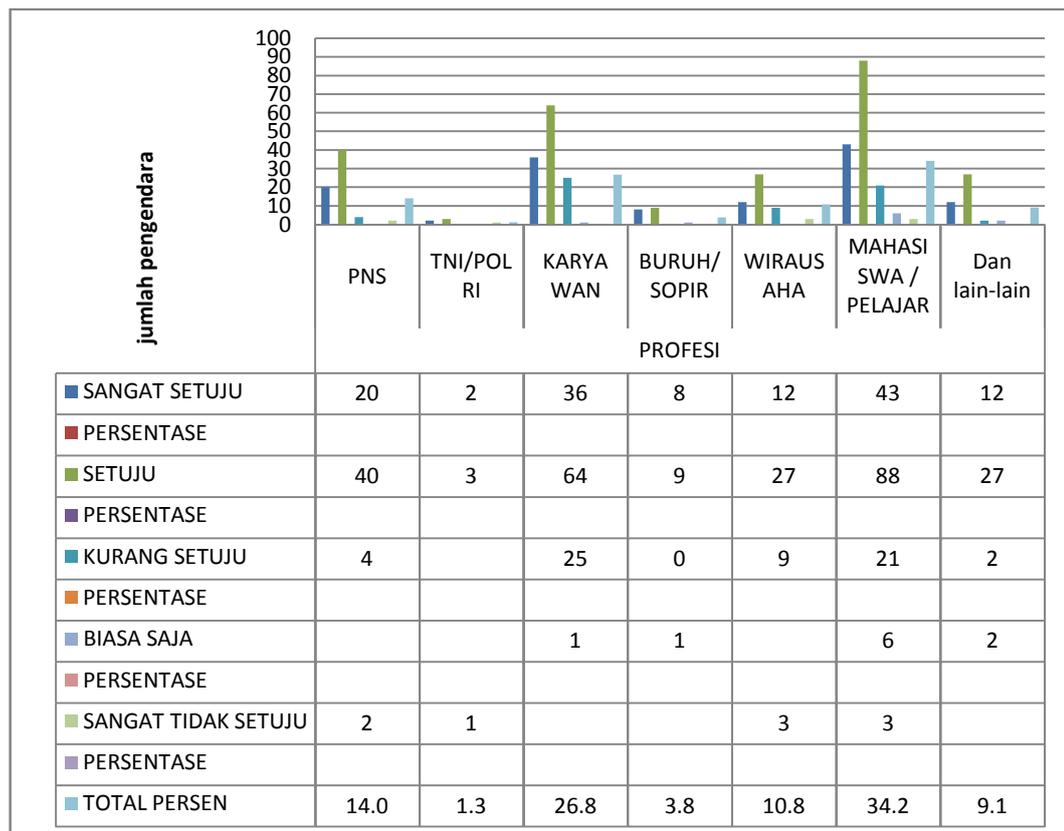


Gambar 4.26 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

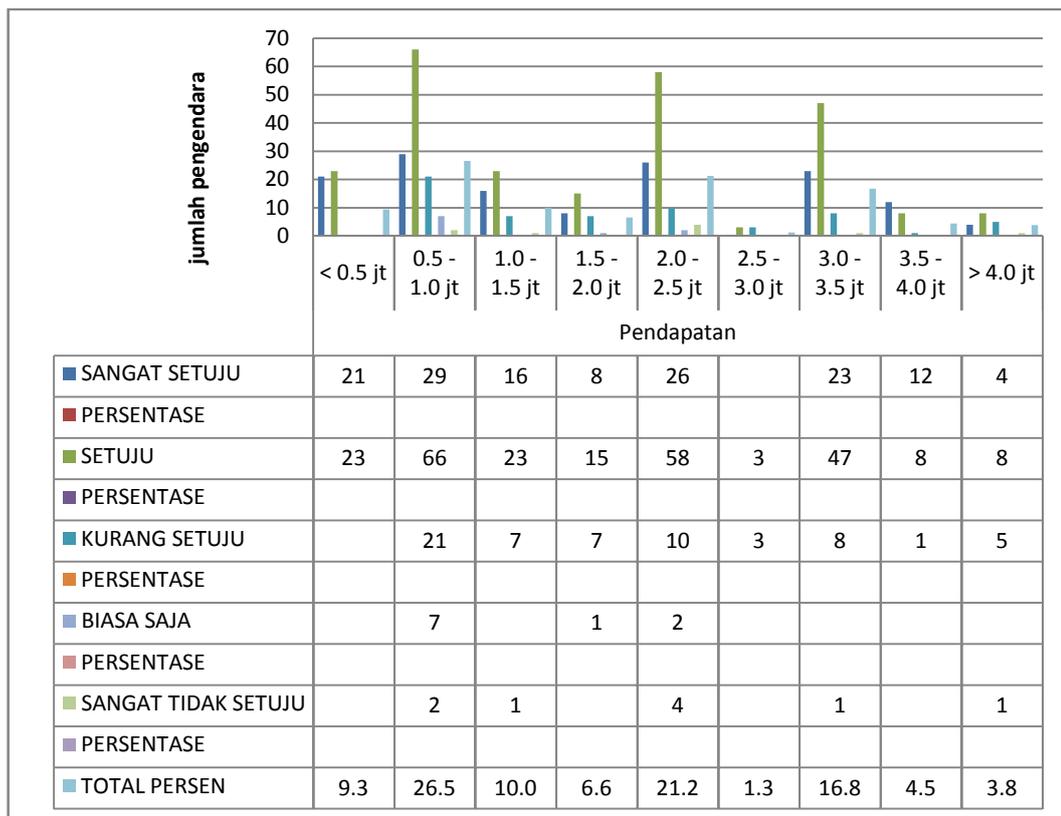


Gambar 4.27 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Larangan Menggunakan Ponsel Saat Berkendara berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



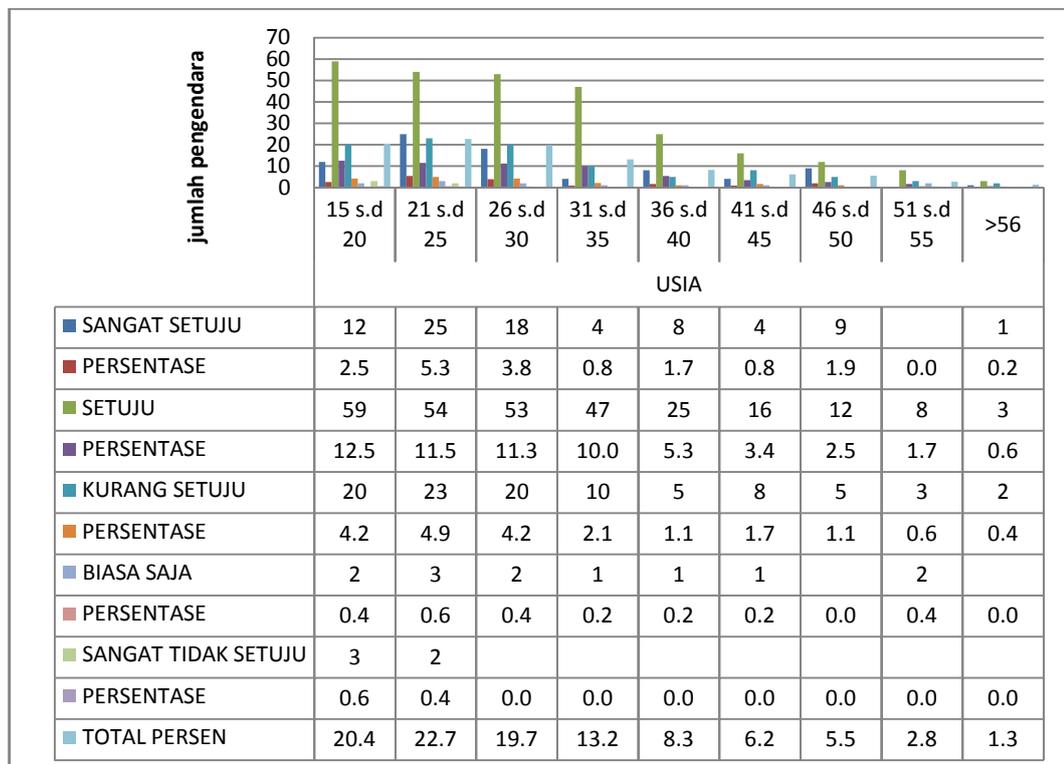
Gambar 4.28 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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%.

4.3.7 Persepsi Pengendara Terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson

a) berdasarkan tingkat usia

Persepsi pengendara sepeda motor di kota Makassar terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat usia dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

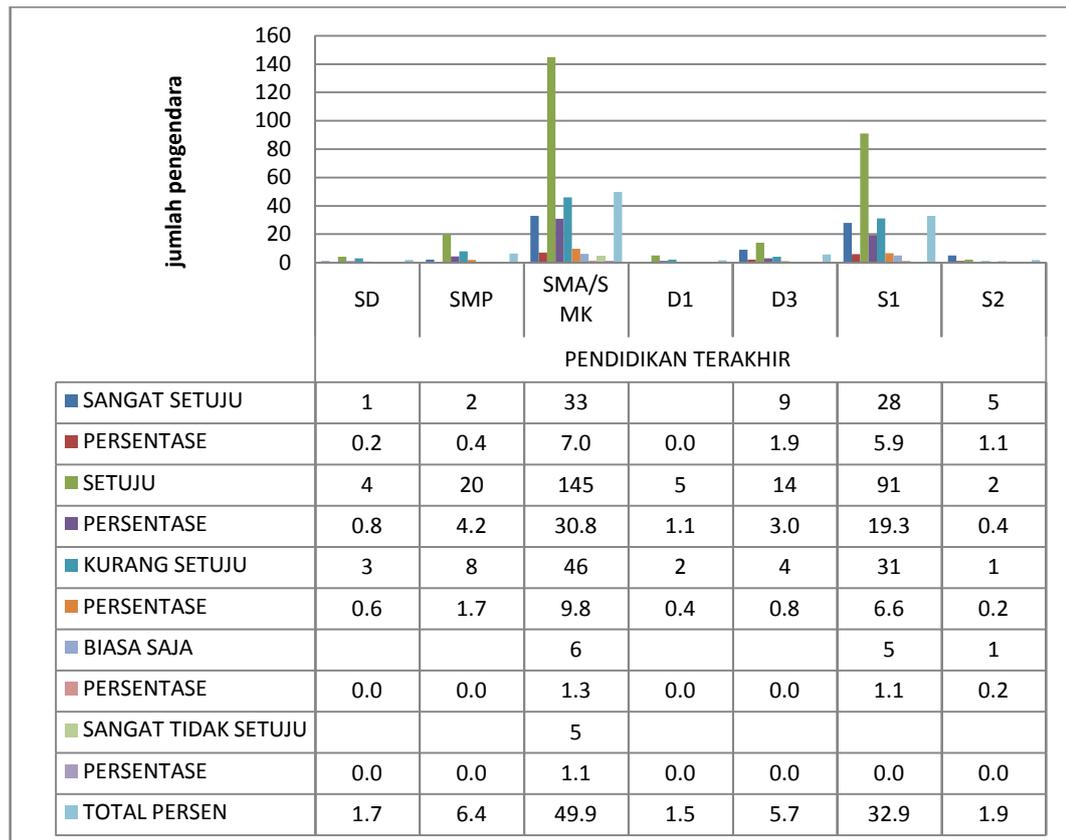


Gambar 4.29 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat pendidikan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

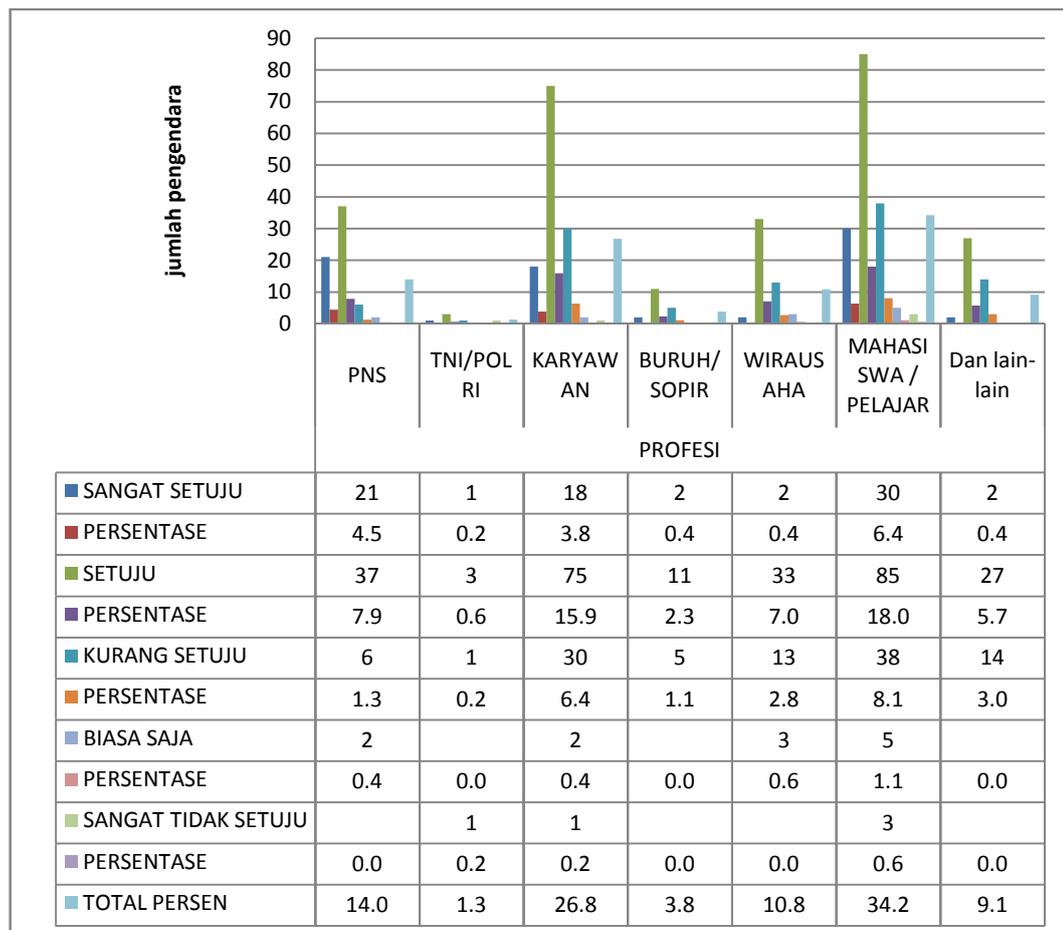


Gambar 4.30 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei, berdasarkan tingkat pendidikan pengguna sepeda motor terbesar di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat pekerjaan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.

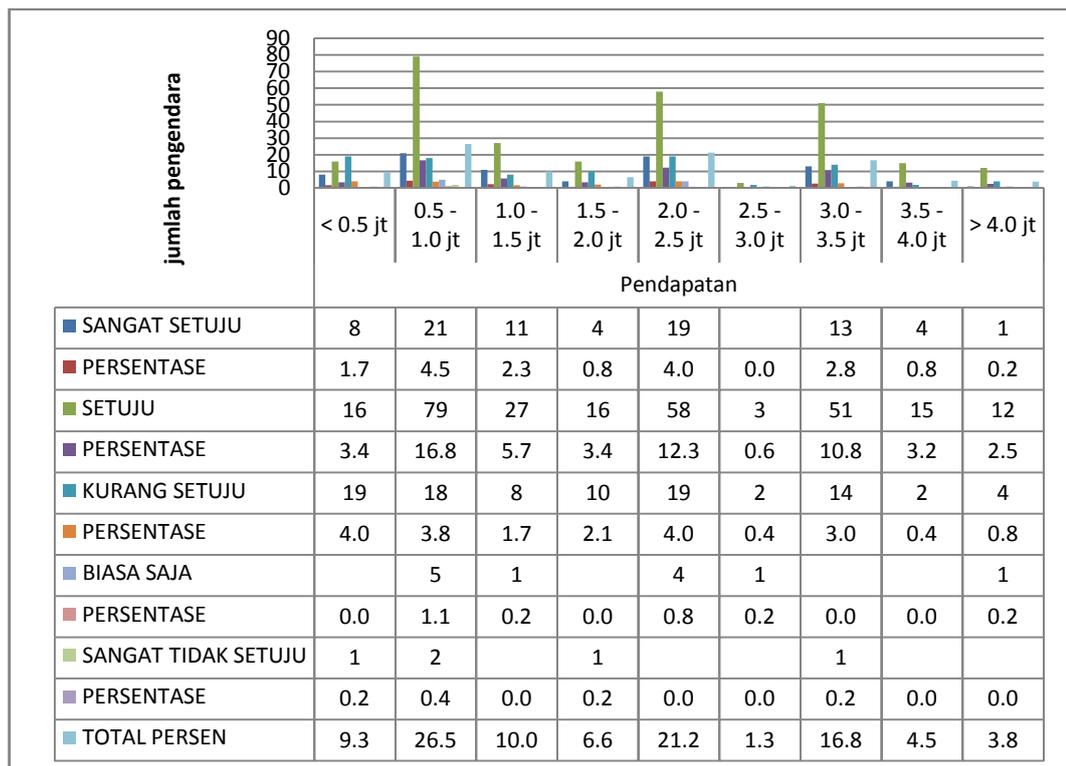


Gambar 4.31 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei Pengguna Sepeda Motor di Kota Makassar 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 kota Makassar terhadap Kebijakan Penggunaan Klakson berdasarkan tingkat pendapatan dapat dilihat pada grafik di bawah ini.



Gambar 4.32 Grafik Pengendara Sepeda Motor

Dari hasil survei pengguna sepeda motor di Kota Makassar 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 Tests of Model Coefficients” untuk melihat hasil pengujian secara simultan pengaruh variabel bebas ini.

Tabel 4.2. Uji signifikansi model

Omnibus Tests of Model Coefficients

		Chi-square	df	Sig.
Step 1	Step	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.

2. Model summary

Tabel 4.3. Model summary

Model Summary			
Step	-2 Log likelihood	Cox & Snell R Square	Nagelkerke R Square
1	267.393 ^a	.366	.542

Cox & Snell R square merupakan ukuran yang mencoba meniru ukuran R square pada multiple regression 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 the equation

Tabel 4.4. Variabel in the equation

	B	S.E.	Wald	df	Sig.	Exp(B)
Step 1 ^a usia_X1	.193	.044	19.356	1	.000	1.213
pendidikan_X2	.410	.180	5.199	1	.023	1.508
Pekerjaan_X3	-.034	.173	.037	1	.347	.967
pendapatan_X4	.000	.000	4.645	1	.131	1.000
Constant	-5.555	1.559	12.694	1	.000	.004

a. Variable(s) entered on step 1: usia_X1, pendidikan_X2, Pekerjaan_X3, pendapatan_X4.

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

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

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

Variabel X₁ (usia pengendara)

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.

Koefisien regresi 0,193 menunjukkan terdapat pengaruh yang searah antara usia pengendara dengan persepsi pengendara 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 penambahan usia.

Variabel X₂ (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 X₃ (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_3 tidak dimasukkan ke dalam persamaan.

Variabel X4 (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_4 tidak dimasukkan ke dalam persamaan.

BAB V PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisa data, maka dapat disimpulkan bahwa:

- a. 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.
- b. Semakin tinggi usia pengendara peluang untuk memiliki persepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1,213 kali setiap penambahan usia.
- c. 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.
- d. Semakin tinggi tingkat pendidikan pengendara peluang untuk memiliki persepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1,506 kali setiap kenaikan tingkat pendidikan.

5.2 Saran-saran

Berdasarkan hasil penelitian, diusulkan beberapa saran sebagai berikut:

- a. Sosialisasi tentang kebijakan peraturan lalu lintas perlu dilakukan secara terus menerus khususnya sosialisasi di sekolahan agar masyarakat mematuhi aturan lalu lintas.

- b. 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 Laalu Lintas. Bina Ilmu. Yogyakarta

Malkamah.S dan Ubaidillah. 2007. Faktor yang Mempengaruhi Perilaku Pengemudi Sepeda Motor Terhadap Pelanggaran Lalu Lintas di Yogyakarta. (FSTPT) X. Universitas Tarumanegara, Jakarta