

## **BAB IV**

### **INTERPRETASI DATA**

#### **4.1. Profil Responden**

Pada penelitian ini data yang diperoleh selanjutnya dilakukan tabulasi, dimana data pada penelitian ini memiliki skala nominal, yang kemudian dilakukan analisa statistik nonparametrik. Untuk melihat ada tidaknya hubungan antara beberapa variabel yang telah ditetapkan dilakukan analisa korelasi menggunakan koefisien kontingensi, sehingga dapat diukur karakteristik erat tidaknya hubungan yang ada. Jumlah sampel yang akan diambil datanya pada penelitian ini terdiri dari dua form, yaitu form 1 yang sampelnya diambil dari survey *cross sectional* di wilayah studi dan form 2 yang sampelnya diambil secara acak dengan pengisian kuesioner. Jumlah total sampel yang diperoleh pada survey *cross sectional* (form 1) adalah sebanyak 9179 sampel dengan rincian wilayah Jakarta sebanyak 4905 sampel, Depok sebanyak 3472 sampel, dan Sragen sebanyak 802 sampel. Sedangkan jumlah total responden yang diambil pada survey wawancara (form 2) adalah sebanyak 1751 dengan rincian untuk wilayah Jakarta sebanyak 1226 responden, wilayah Depok sebanyak 249 responden, dan wilayah Sragen sebanyak 276 responden. Sampel pada penelitian ini adalah pengguna sepeda motor.

#### **4.2. Memasukkan dan Menyortir Data**

Sebelum pengolahan data dimulai, dilakukan pekerjaan memasukkan dan menyortir data yang telah diperoleh untuk memudahkan pekerjaan selanjutnya. Data yang tidak lengkap terisi dan tidak jelas, tidak akan digunakan pada pengolahan variabel yang dihitung. Setelah memasukkan data, diperoleh hasil sortir data sebagai berikut :

- Untuk survey *cross sectional* (form 1)

**Tabel 4.2. a Sortir Data Variabel Survey Cross Sectional di Ketiga Wilayah**

Variabel \ Wilayah	Jakarta	Depok	Sragen	Total
Pengendara	4905	3472	802	9179
Jenis Kelamin	4896	3456	800	9152
Helm	4879	3251	801	8931
Jaket	4447	2969	799	8215
Sepatu	4864	2607	798	8269
Sarung tangan	4648	2262	792	7702
Jenis Helm	4449	3241	702	8392
Penggunaan Helm	4600	2973	722	8295
Kondisi Lampu	3691	2231	537	6459

- Untuk survey wawancara (form 2)

**Tabel 4.2. b Sortir Data Variabel Survey Wawancara di Ketiga Wilayah**

Variabel \ Wilayah	Jakarta	Depok	Sragen	Total
Jenis Kelamin	1074	247	256	1527
Jenis Pekerjaan	1044	247	225	1516
Pengetahuan Peraturan Lalu Lintas	1221	240	276	1737
Sumber Pengetahuan Lalu Lintas	1215	248	274	1737
Intensitas Mengendarai Motor	1218	248	275	1741
Alasan Menggunakan Motor	1217	248	275	1740
Kepemilikan SIM C	1190	246	273	1709
Cara Memperoleh SIM C	1033	179	227	1439
Usia Pada Saat Memiliki SIM C	1018	175	225	1418
Biaya Mengurus Kepemilikan SIM C	1013	176	222	1411
Selalu Membawa SIM C	1059	196	220	1475
Mengalami Kecelakaan	1176	244	273	1693
Intensitas Menggunakan Helm	1213	246	273	1732
Cara Mendapatkan Helm	1209	245	274	1728
Tempat Membeli Helm	1143	212	261	1616
Biaya Untuk Membeli Helm	1150	216	264	1630
Persepsi Menggunakan Helm	1212	242	273	1727
Keinginan Untuk Mengganti Helm	-	243	-	243
Persepsi Pernah Tidak Menggunakan Helm	1054	240	231	1525
Helm yang Memenuhi Standar	1213	245	273	1731
Tata Cara Menggunakan Helm yang Benar	1207	247	274	1728
Sumber Pengetahuan Tata Cara Menggunakan Helm yang Benar	-	244	-	244
Bagian Tubuh yang Rawan Luka Kecelakaan	1211	246	275	1732
Prioritas Usaha Preventif Kecelakaan	1178	245	273	1696

### 4.3. Definisi Variabel

Pada laporan penelitian ini variabel yang akan diteliti dipilih berdasarkan pengaruhnya terhadap sikap masyarakat dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Jakarta, Depok, dan Sragen. Beberapa variabel yang diteliti tersebut antara lain :

#### Survey cross sectional (Form 1)

- Pengguna Sepeda Motor, merupakan orang yang berada diatas motor baik pengemudi maupun penumpang 1, penumpang 2, dan penumpang 3. Dari kode pengguna ini dapat diketahui banyaknya jumlah penumpang yang dibawa.
- Atribut keselamatan, merupakan segala sesuatu yang digunakan oleh pengguna sepeda motor guna melindungi beberapa bagian tubuhnya pada saat menggunakan sepeda motor. Atribut keselamatan disini berupa helm, jaket, sepatu, dan sarung tangan.
- Jenis helm yang digunakan, merupakan beberapa macam helm baik yang memenuhi standar maupun yang tidak memenuhi standar yang digunakan oleh pengguna sepeda motor. Jenis helm pada penelitian ini meliputi jenis helm *full face*, *open face*, *half face*, dan lainnya (helm proyek, helm sepeda). Helm yang memenuhi standar SNI adalah helm *full face* dan *open face*.
- Benar tidaknya penggunaan helm, merupakan cara pengendara dalam menggunakan helm, apakah diikat, tidak diikat, hanya menempel diatas kepala saja, atau digunakan secara terbalik.
- Kondisi lampu motor, merupakan salah satu kepedulian pengemudi dalam mengutamakan keselamatan dengan cara menyalakan lampu motor baik pada waktu siang hari maupun malam hari.

#### Survey Wawancara (Form 2)

- Pengetahuan tentang peraturan lalu lintas, merupakan tingkat pengetahuan responden mengenai seluruh peraturan lalu lintas yang berlaku.
- Sumber pengetahuan peraturan lalu lintas, merupakan sumber pengetahuan responden baik melalui media, buku maupun orang lain untuk mengetahui tentang peraturan lalu lintas.
- Intensitas mengendarai sepeda motor, merupakan tingkat rutinitas responden dalam menggunakan sepeda motornya.

- Alasan mengendarai sepeda motor, merupakan alasan responden untuk memilih menggunakan sepeda motor dibandingkan dengan kendaraan lainnya.
- Pemilikan SIM C, dikatakan memiliki SIM C apabila SIM tersebut masih berlaku pada saat responden masih menggunakan sepeda motor.
- Cara memperoleh SIM C, merupakan prosedur yang dipilih pengendara dalam mendapatkan SIM C.
- Usia pada saat memiliki SIM C, merupakan tingkatan umur responden pada saat sudah mulai memiliki SIM C.
- Biaya SIM C, merupakan harga yang harus dibayar oleh responden untuk mendapatkan SIM C.
- Intensitas membawa SIM C, merupakan rutinitas responden dalam membawa SIM C nya pada saat mengendarai sepeda motor.
- Mengalami kecelakaan, merupakan banyaknya kecelakaan yang dialami responden dalam setahun terakhir.
- Intensitas Penggunaan Helm, merupakan tingkat rutinitas penggunaan helm bagi pengguna sepeda motor di wilayah Jakarta, Depok dan Sragen.
- Cara mendapatkan helm, merupakan suatu cara yang dilakukan responden untuk mendapatkan helm.
- Tempat membeli helm, merupakan tempat dimana responden memperoleh helm.
- Biaya untuk membeli helm, merupakan harga yang dibayar responden untuk dapat memperoleh helm.
- Persepsi penggunaan helm, merupakan alasan responden untuk menggunakan helm.
- Merek helm yang dimiliki, merupakan merek helm yang digunakan responden pada saat mengendarai sepeda motor.
- Keinginan responden untuk mengganti helm lama.
- Persepsi tidak menggunakan helm, merupakan alasan responden mengapa pernah tidak menggunakan helm.
- Jenis helm yang memenuhi standar, merupakan jenis helm yang dianggap memenuhi standar keselamatan bersepeda motor oleh responden.
- Cara menggunakan helm yang benar, merupakan cara menggunakan helm yang dianggap tepat oleh responden.
- Sumber pengetahuan tata cara menggunakan helm yang benar, merupakan sumber pengetahuan responden mengenai tata cara penggunaan helm yang tepat.

- Bagian tubuh yang rawan luka, merupakan bagian-bagian tubuh yang menurut responden perlu diberikan perlindungan pada saat terjadi kecelakaan kendaraan bermotor.
- Prioritas terhadap perilaku preventif terjadinya kecelakaan motor, merupakan tahapan-tahapan prioritas yang diberikan responden sebagai usaha preventif kecelakaan kendaraan bermotor.

Seluruh data-data yang diolah pada form 1 (*survey cross sectional*) dan form 2 (*survey wawancara*) merupakan data kualitatif dengan skala nominal dan tidak memiliki jumlah responden yang sama untuk ketiga wilayah kajian. Sehingga tes yang paling cocok digunakan pada penelitian ini adalah menggunakan tes nonparamterik.

#### **4.4. Statistik Deskriptif**

Penyajian data sampel menampilkan data pribadi, seperti jenis kelamin, pekerjaan, penggunaan atribut keselamatan dalam berkendara, dan kepemilikan SIM C. Ini berguna untuk mengetahui karakteristik responden yang mewakili populasi pengguna sepeda motor di wilayah Jakarta, Depok, dan Sragen, selain juga untuk menyederhanakan data yang diperoleh. Data-data pribadi seperti yang disebutkan diatas dapat menunjukkan karakteristik kewaspadaan (dilihat dari jenis kelamin, pekerjaan, dan usia), perilaku (dilihat dari penggunaan atribut), serta kecakapan dalam mengemudi (dilihat dari kepemilikan SIM C) yang semuanya berkaitan dengan kepedulian pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan di jalan raya. Data yang diperoleh dari penelitian ini berupa data nominal : yang memberikan gambaran mengenai responden dan karakteristiknya, meliputi jenis kelamin, kode pengguna, pekerjaan, dan sebagainya.

Setelah pekerjaan memasukkan dan meyortir data dilakukan, maka distribusi frekuensi berdasarkan karakteristik responden dapat disajikan. Dengan bantuan software spss dan Microsoft excel, karakteristik responden dapat digambarkan pada table-tabel dan grafik-grafik berikut :

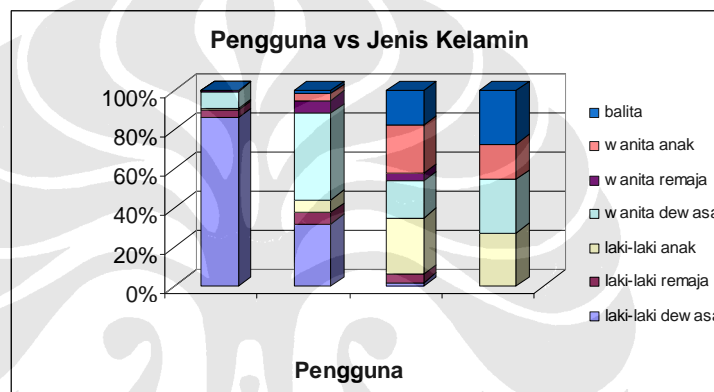
#### 4.4.1. Survey *Cross Sectional* (Form 1)

##### JAKARTA

- Karakteristik sampel berdasarkan jenis kelamin dan pengendara di Jakarta

Tabel 4.4.1. a Karakteristik Pengguna vs Jenis Kelamin di Jakarta

Jenis Kelamin Pengguna	laki-laki dewasa	laki-laki remaja	laki-laki anak	wanita dewasa	wanita remaja	wanita anak	balita	Total
<b>Pengemudi</b>	3192	143	28	325	12	0	0	3700
<b>Penumpang1</b>	347	63	70	482	71	40	15	1088
<b>Penumpang2</b>	2	4	28	18	4	24	17	97
<b>Penumpang3</b>	0	0	3	3	0	2	3	11
<b>Total</b>	3541	210	129	828	84	69	35	4896



Gambar 4.4.1. a Histogram Pengguna vs Jenis Kelamin di Jakarta

Dari visualisasi karakteristik sampel pada tabel 4.4.1.a dan gambar 4.4.1.a diatas terlihat bahwa sebagian besar pengemudi sepeda motor di Jakarta adalah laki-laki dewasa sebanyak 86.27%, laki-laki remaja 3.86%, laki-laki anak 0.75%, wanita dewasa 8.78%, dan wanita remaja 0.32%. Untuk proporsi penumpang 1 didominasi oleh wanita dewasa sebesar 44.30%, laki-laki dewasa 31.89%, laki-laki remaja 5.79%, laki-laki anak 6.43%, wanita remaja 6.52, wanita anak 3.67%, dan balita 1.37% Mayoritas jumlah pengguna sepeda motor adalah laki-laki dewasa sebesar 72.32%. Sedangkan seluruh jumlah penumpang di Jakarta yang melebihi kapasitas (penumpang 2 dan penumpang 3) adalah sebanyak 2.20%. Mengutip instruksi dirjen 201 tahun 2006 dan petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia (Ditjen Perhubungan Darat) bahwa setiap sepeda motor hanya diperkenankan mengangkut 2 orang penumpang termasuk anak-anak. Semakin banyak jumlah penumpang yang dibawa melebihi kapasitas sepeda motor akan memicu ketidakstabilan pengemudi dalam mengendarai motornya sehingga berdampak pada menurunnya tingkat keselamatan pengguna sepeda motor tersebut.

- Karakteristik sampel berdasarkan kelengkapan atribut keselamatan

**Tabel 4.4.1. b Karakteristik Pengguna vs Atribut Keselamatan di Jakarta**

Pengguna Atribut Keselamatan	Pengemudi	Penumpang1	Penumpang2	Penumpang3	Total
Helm	3552	828	15	2	4397
Jaket Terang	2362	360	26	0	2748
Jaket Gelap	1139	503	47	8	1697
Sepatu	2778	524	28	0	3330
Sarung tangan	1963	18	0	0	1981
Helm Full face	1834	88	1	0	1923
Helm Open face	1318	332	7	0	1657
Helm Half face	400	399	11	1	811
Helm Lainnya	24	32	1	0	57
Pemakaian helm yang benar	2970	538	12	1	3521
Kondisi lampu hidup	1273				1273
Total	19610	3622	148	12	23392

Berdasarkan tabel 4.4.1.b. diketahui bahwa tingkat penggunaan helm di Jakarta adalah sebesar 90.12% dari 4879 sampel yang tercatat menggunakan atau tidak menggunakan helm. Penggunaan jaket terang sebesar 53.11% dan jaket gelap 25.61% dari 4447 sampel. Penggunaan sepatu sebesar 68.46% dari 4864 sampel, dan sarung tangan sebesar 42.62% dari 4648 sampel. Penggunaan helm terbanyak adalah jenis helm *full face* sebesar 43.23% dari 4449 sampel, *open face* 37.25%, *half face* 18.23%, dan jenis helm lainnya 1.28%. Pemakaian helm yang benar sebesar 76.56% dari 4600 sampel. Untuk kondisi lampu hidup pada siang hari di Jakarta diperoleh persentase sebanyak 34.48% dari 3691 sampel.

**Tabel 4.4.1. c Karakteristik Jenis Kelamin vs Atribut Keselamatan di Jakarta**

Jenis Kelamin		laki-laki dewasa	laki-laki remaja	laki-laki anak	wanita dewasa	wanita remaja	wanita anak	Balita
Helm		3412	139	47	730	46	20	2
Jaket	Terang	2223	104	28	340	20	23	9
	Gelap	1091	103	57	339	63	27	15
Sepatu		2677	101	39	433	48	24	7
Sarung tangan		1777	19	5	177	2	1	0
Jenis helm	Full face	1750	62	7	96	7	1	0
	Open face	1235	47	12	330	20	8	2
	Half face	419	31	32	293	21	13	0
	Lainnya	32	0	1	22	1	1	0
Penggunaan helm yang benar		2807	131	21	506	44	10	0
Kondisi lampu		1106	41	2	120	3		

**Tabel 4.4.1. d Persentase Penggunaan Atribut Keselamatan di Jakarta Berdasarkan Jenis Kelamin**

Atribut Keselamatan	Helm			Sepatu			Sarung tangan			Penggunaan Helm yang Benar		
	ya	tidak	%	ya	tidak	%	ya	tidak	%	ya	tidak	%
Total Penggunaan												
Laki-laki dewasa	3412	126	96.43	2677	850	75.90	1777	1653	51.81	3482	675	83.76
Laki-laki remaja	139	68	67.14	101	107	48.55	19	185	9.31	131	35	78.92
Laki-laki anak	47	78	37.6	39	86	31.2	5	104	4.59	21	59	26.25
Wanita dewasa	730	95	88.48	433	383	53.06	177	561	23.98	506	271	65.12
Wanita remaja	46	36	56.09	48	35	57.83	2	78	2.50	44	11	80
Wanita anak	20	46	30.30	24	43	35.82	1	54	1.82	10	19	34.48
Balita	2	29	6.45	7	25	21.87	0	27	0	0	8	0

Atribut Keselamatan	Jaket				Jenis Helm								Kondisi lampu			
	Terang	%	Gelap	%	Full face	%	Open face	%	Half face	%	Lain nya	%	Nyala	%	Tidak nyala	%
Total Penggunaan																
Laki-laki dewasa	2223	67.08	1091	32.92	1750	50.93	1235	35.94	419	12.19	32	0.93	1106	34.65	2086	65.35
Laki-laki remaja	104	50.24	103	49.76	62	44.29	47	33.57	31	22.14	0	0	41	28.67	102	71.33
Laki-laki anak	28	32.94	57	67.06	7	13.46	12	23.08	32	61.54	1	1.92	2	7.14	26	92.86
Wanita dewasa	340	50.07	339	49.93	96	21.77	30	6.80	293	66.44	22	4.99	120	36.92	205	63.08
Wanita remaja	20	24.10	63	75.90	7	14.29	20	40.82	21	42.86	1	2.04	3	25	9	75.00
Wanita anak	23	46.00	27	54.00	1	4.35	8	34.78	13	56.52	1	4.35				
Balita	9	37.50	15	62.5	0	0	2	100	0	0.00	0	0				

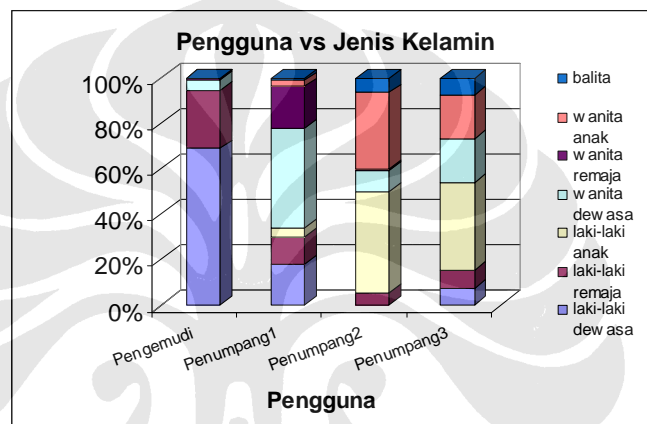


## DEPOK

- Karakteristik sampel berdasarkan jenis kelamin dan pengendara di Depok

**Tabel 4.4.1. e Karakteristik Pengguna vs Jenis Kelamin di Depok**

Jenis kelamin Pengguna	laki-laki dewasa	laki-laki remaja	laki-laki anak	wanita dewasa	wanita remaja	Wanita anak	balita	Total
<b>Pengemudi</b>	1851	683	5	119	26	0	0	2684
<b>Penumpang1</b>	114	79	24	281	116	17	7	638
<b>Penumpang2</b>	0	6	48	10	1	36	7	108
<b>Penumpang3</b>	2	2	10	5	0	5	2	26
<b>Total</b>	1967	770	87	415	143	58	16	3456



**Gambar 4.4.1. b Histogram Pengguna vs Jenis Kelamin di Depok**

Dari gambaran tabel 4.4.1.e dan gambar 4.4.1.b diatas terlihat bahwa sebagian besar pengemudi sepeda motor di wilayah Depok adalah laki-laki dewasa sebesar 68.96% dari total 2684 sampel pengemudi, laki-laki remaja 25.44%, laki-laki anak 0.18%, wanita dewasa 4.43%, dan wanita remaja 0.96%. Mayoritas pengguna sepeda motor adalah laki-laki dewasa sebesar 56.91%. Jumlah penumpang 1 terbanyak didominasi oleh wanita dewasa sebanyak 44.04% dari 638 sampel, wanita remaja 18.18%, laki-laki dewasa 17.86%, laki-laki remaja 12.38% laki-laki anak 3.76%, wanita anak 2.66%, dan balita 1.09%. Jumlah penumpang yang melebihi kapasitas (penumpang 2 dan penumpang 3) diwilayah Depok adalah sebesar 3.87% dari total 3456 sampel pengguna.

- Karakteristik sampel berdasarkan kelengkapan atribut keselamatan

**Tabel 4.4.1. f Karakteristik Pengguna vs Atribut Keselamatan di Depok**

Atribut keselamatan \ Pengguna	Pengemudi	Penumpang1	Penumpang2	Penumpang3	Total
Helm	2565	555	30	7	3157
Jaket	2375	288	28	7	2698
Sepatu	1622	231	19	2	1874
Sarung tangan	977	17	1	0	995
Helm Full face	1408	67	3	0	1478
Helm Open face	937	151	6	0	1094
Helm Half face	273	312	14	6	605
Helm Lainnya	29	34	1	0	64
Pemakaian helm yang benar	2245	383	10	2	2640
Kondisi lampu hidup	1169				1169
Total	13710	2167	136	32	16045

Dari deskripsi tabel 4.4.1.f diketahui bahwa tingkat penggunaan helm di wilayah Depok adalah sebesar 97.10% dengan jumlah sampel yang tercatat menggunakan helm atau tidak. 3251 Penggunaan jaket sebesar 90.87% dari 2969 sampel. Penggunaan sepatu sebanyak 71.88% dari 2607 sampel, dan penggunaan sarung tangan 43.98% dari 2262 sampel. Jenis helm yang paling banyak digunakan di Depok adalah jenis helm *full face* sebanyak 45.60% dari 3241 sampel, *open face* sebanyak 33.75%, *half face* 18.66%, dan helm lainnya 1.97%. Jumlah pemakaian helm yang benar sebesar 88.79% dari 2973 sampel. Kondisi lampu hidup pada siang hari di Depok memiliki persentase sebanyak 52.39% dari 2231 sampel yang tercatat.

**Tabel 4.4.1. g Karakteristik Jenis Kelamin vs Atribut Keselamatan di Depok**

Atribut keselamatan \ Jenis kelamin	laki-laki dewasa	laki-laki remaja	laki-laki anak	wanita dewasa	wanita remaja	wanita anak	balita	TOTAL
	Helm	1889	715	20	386	133	9	3
Jaket	1735	626	14	238	69	14	2	2698
Sepatu	1187	438	12	155	67	13	1	1873
Sarung tangan	722	221	1	38	12	1	0	995
Jenis helm	Full face	1026	365	6	60	18	2	1477
	Open face	661	245	3	132	50	2	1094
	Half face	227	115	12	182	64	5	605
	Lainnya	31	12	0	16	3	0	63
Penggunaan helm yang benar	1625	617	11	279	101	5	1	2639
Kondisi lampu	806	296	1	50	16			1169
TOTAL	9996	3708	98	1604	552	64	16	16038

**Tabel 4.4.1. h Persentase Penggunaan Atribut Keselamatan di Depok Berdasarkan Jenis Kelamin**

Atribut Keselamatan	Helm			Sepatu			Sarung tangan			Penggunaan Helm yang Benar		
	ya	tidak	%	ya	tidak	%	ya	tidak	%	ya	tidak	%
Total Penggunaan												
Laki-laki dewasa	1889	7	99.63	1187	393	75.13	722	706	50.56	1625	186	89.73
Laki-laki remaja	715	20	97.28	438	589	42.65	221	251	46.82	617	56	91.68
Laki-laki anak	20	20	50.00	12	35	25.53	1	28	3.45	11	5	68.75
Wanita dewasa	386	17	95.78	155	273	36.21	38	189	16.74	279	64	81.34
Wanita remaja	133	3	97.79	67	90	42.68	12	55	17.91	101	18	84.87
Wanita anak	9	20	31.03	13	30	30.23	1	25	3.85	5	3	62.50
Balita	3	7	30	1	9	10	0	9	0	1	1	50.00

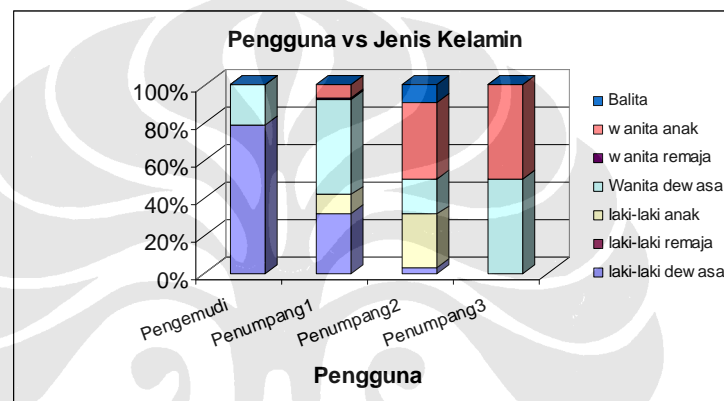
Atribut Keselamatan	Jaket			Jenis Helm								Kondisi lampu			
	ya	tidak	%	Full face	%	Open face	%	Half face	%	Lain nya	%	Nyala	%	Tidak nyala	%
Total Penggunaan															
Laki-laki dewasa	1735	87	95.23	1026	52.75	661	33.98	227	11.67	31	1.59	806	43.54	1045	56.46
Laki-laki remaja	626	58	91.52	365	49.53	245	33.24	115	15.60	12	1.63	296	43.34	387	56.66
Laki-laki anak	14	18	43.75	6	28.57	3	14.29	12	57.14	0	0	1	20	4	80
Wanita dewasa	238	68	77.78	60	15.38	132	33.85	182	46.67	16	4.10	50	42.02	69	57.98
Wanita remaja	69	19	78.41	18	13.33	50	37.04	64	47.41	3	2.22	16	61.54	10	38.46
Wanita anak	14	13	51.85	2	22.22	2	22.22	5	55.56	0	0.00				
Balita	2	7	22.22	0	0	1	50	0	0	1	50				

## SRAGEN

- Karakteristik sampel berdasarkan jenis kelamin dan pengendara di Sragen

**Tabel 4.4.1. i Karakteristik Pengguna vs Jenis Kelamin di Sragen**

Jenis kelamin Pengguna	laki-laki dewasa	laki-laki remaja	laki-laki anak	wanita dewasa	wanita remaja	wanita anak	balita	Total
<b>Pengemudi</b>	426	0	1	113	0	0	0	540
<b>Penumpang1</b>	71	0	23	115	1	16	0	226
<b>Penumpang2</b>	1	0	9	6	0	13	3	32
<b>Penumpang3</b>	0	0	0	1	0	1	0	2
<b>Total</b>	498	0	33	235	1	30	3	800



**Gambar 4.4.1. c Histogram Pengguna vs Jenis Kelamin di Sragen**

Berdasarkan tabel 4.4.1.i dan gambar 4.4.1.c diperoleh keterangan bahwa jumlah pengemudi sepeda motor di wilayah Sragen mayoritas adalah laki-laki dewasa sebanyak 78.88% dari 540 sampel pengemudi, laki-laki anak 0.18%, dan wanita dewasa 20.92%. Namun mayoritas penumpang 1 adalah wanita dewasa 50.88% dari 226 sampel, laki-laki dewasa 31.41%, laki-laki anak 10.17%, wanita anak 7.07%, dan wanita remaja 0.44%. Banyaknya jumlah penumpang yang melebihi kapasitas di wilayah Sragen adalah sebesar 4.25% dari 800 sampel, lebih besar jika dibandingkan dengan wilayah Jakarta dan Depok.

- Karakteristik sampel berdasarkan kelengkapan atribut keselamatan

**Tabel 4.4.1. j Karakteristik Pengguna vs Atribut Keselamatan di Sragen**

Atribut keselamatan	Pengguna	Penge mudi	Penum pang1	Penum pang2	Penum pang3	Total
Helm		516	174	8	1	699
Jaket		361	89	7	0	457
Sepatu		281	75	2	0	358
Sarung tangan		91	9	0	0	100
Helm Full face		52	4	2	0	58
Helm Open face		461	163	6	1	631
Helm Half face		2	11	0	0	13
Helm Lainnya		0	0	0	0	0
Pemakaian helm yang benar		410	134	6	1	551
Kondisi lampu hidup (siang hari)		40				40
Kondisi lampu hidup (malam hari)		111				111
Total		2503	796	56	5	3360

Dari visualisasi karakteristik sampel pada tabel 4.4.1.j terlihat bahwa tingkat penggunaan helm di Sragen dengan total sampel sebanyak 801 sampel adalah sebesar 87.26%, penggunaan jaket 57.19% dari 799 sampel. Penggunaan sepatu 44.86% dari 798 sampel dan penggunaan sarung tangan 12.61% dari 792 sampel. Di Sragen, jenis helm yang banyak digunakan adalah jenis *open face* sebanyak 89.88% dari 702 sampel, *full face* 8.26%, dan *half face* 1.85%. Jumlah pemakaian helm yang benar sebesar 76.31% dari 722 sampel. Dari survey *cross sectional* (form 1) di wilayah Sragen diperoleh data kondisi siang dan malam hari. Pada kondisi siang hari diperoleh persentase sampel yang menyalakan lampu motor sebesar 9.6% dari total 417 sampel pengemudi. Sedangkan pada kondisi malam hari diperoleh persentase sampel yang menyalakan lampu motor sebanyak 92.5% dari total 120 sampel pengemudi.

**Tabel 4.4.1. k Karakteristik Jenis Kelamin vs Atribut Keselamatan**

Atribut keselamatan	Jenis kelamin	laki-laki dewasa	laki-laki anak	wanita dewasa	wanita remaja	wanita anak	balita	Total
Helm		461	6	223	1	7	0	698
Jaket	Terang	318	4	132	0	3	0	457
	Gelap	179	29	102	1	27	3	341
Sepatu		238	8	108	1	3	0	358
Sarung tangan		80	0	20	0	0	0	100
Jenis helm	Full face	53	1	2	0	2	0	58
	Open face	402	6	216	1	5	0	630
	Half face	8	0	5	0	0	0	13
	Lainnya	0	0	0	0	0	0	0
Penggunaan helm yang benar		368	5	172	0	6	0	551
Kondisi lampu (siang)		32		8				40
Kondisi lampu (malam)		98		13				111
Total		2237	59	1001	4	53	3	3357

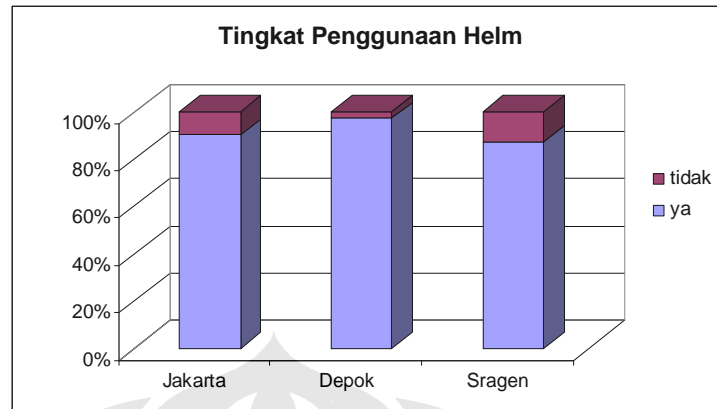
**Tabel 4.4.1.1 Persentase Penggunaan Atribut Keselamatan di Sragen Berdasarkan Jenis Kelamin**

Atribut Keselamatan	Helm		%	Sepatu		%	Sarung tangan		%	Penggunaan Helm yang Benar		%
	ya	tidak		ya	tidak		ya	tidak		ya	tidak	
Total Penggunaan												
Laki-laki dewasa	461	37	92.57	238	259	47.89	80	414	16.19	368	115	76.19
Laki-laki anak	6	27	18.18	8	25	24.24	0	33	0	5	1	83.33
Wanita dewasa	223	12	94.89	108	125	46.35	20	211	8.66	172	52	76.79
Wanita remaja	1	0	100	1	0	100	0	1	0	0	1	0
Wanita anak	7	23	23.33	3	27	10	0	30	0	6	1	85.71
Balita	0	3	0	0	3	0	0	3	0	0	0	0

Atribut Keselamatan	Jaket			Jenis Helm						Kondisi lampu nyala			
	Ya	tidak	%	Full face	%	Open face	%	Half face	%	Siang	%	Malam	%
Total Penggunaan													
Laki-laki dewasa	318	179	63.98	53	11.45	402	86.83	8	1.73	32	9.90	98	95.14
Laki-laki anak	4	29	12.12	1	14.29	6	85.71	0	0	0	0	0	0
Wanita dewasa	132	102	56.41	2	0.90	216	96.86	5	2.24	8	8.33	13	76.47
Wanita remaja	0	1	0	0	0	1	100	0	0				
Wanita anak	3	27	10	2	28.57	5	71.43	0	0				
Balita	0	3	0	0	0	0	0	0	0				

## Perbandingan Ketiga Wilayah

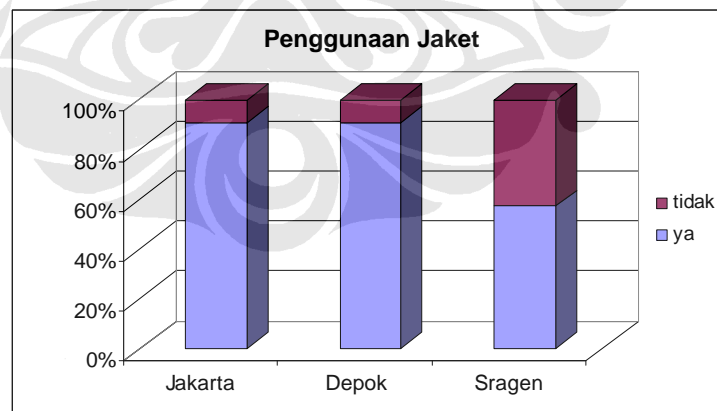
- Tingkat Penggunaan Helm



Gambar 4.4.1. d Histogram Tingkat Penggunaan Helm Ketiga Wilayah

Berdasarkan gambar 4.4.1.d dapat dibandingkan bahwa tingkat penggunaan helm tertinggi adalah di wilayah Depok sekitar 90%. Pengambilan sampel survey di Depok sebagian besar dilakukan di jalan Margonda yang merupakan jalan utama yang menghubungkan Jakarta dan Depok. Sehingga tingginya tingkat pemakaian helm di Depok dapat disebabkan karena banyaknya polisi yang beroperasi di ruas jalan tersebut. Pengguna sepeda motor yang melakukan perjalanan jarak pendek jika melewati jalan tersebut juga cenderung menggunakan helm karena takut ditangkap polisi.

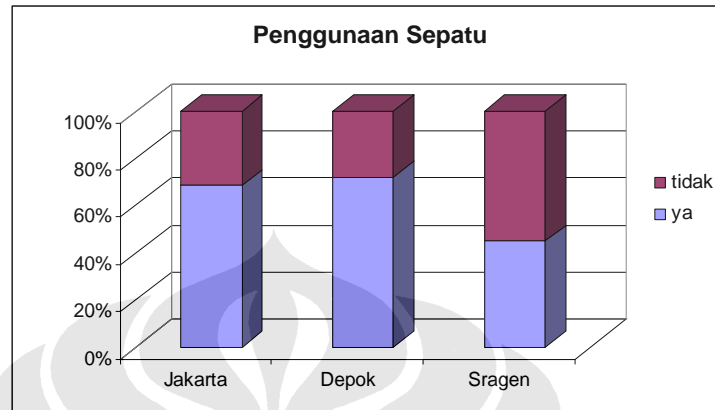
- Kelengkapan Atribut Keselamatan



Gambar 4.4.1. e Histogram Tingkat Penggunaan Jaket di Ketiga Wilayah

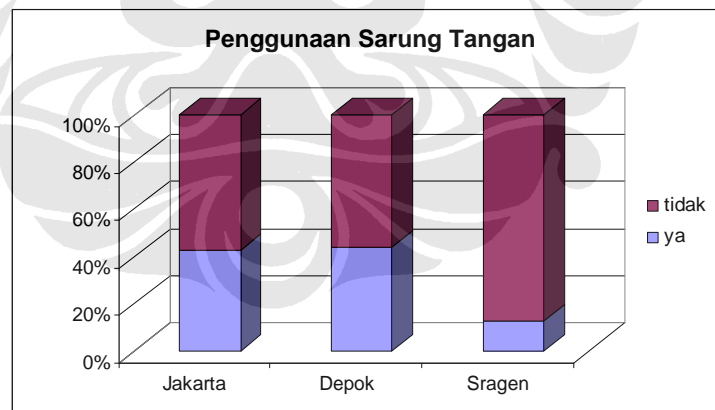
Selain helm, atribut keselamatan yang tingkat penggunaannya juga tinggi adalah jaket. Atribut jaket dianggap paling umum digunakan dan tidak susah pemakaiannya. Pengguna sepeda motor dapat menggunakan jaket baik pada saat mengendarai maupun tidak mengendarai motor. Kemudahan ini membuat para pengguna sepeda motor lebih

suka menggunakan atribut ini dibandingkan dengan atribut lainnya. Selain itu penggunaan jaket juga dapat melindungi pengguna sepeda motor dari cuaca panas maupun hujan. Dari perbandingan gambar 4.4.1.e dapat dilihat bahwa penggunaan jaket paling rendah adalah di wilayah Sragen.



**Gambar 4.4.1. f Histogram Tingkat Penggunaan Sepatu di Ketiga Wilayah**

Dari gambar 4.4.1.f dapat dilihat bahwa penggunaan atribut keselamatan sepatu paling tinggi adalah di wilayah Depok sekitar 60%. Hal ini dikarenakan sebagian besar pengguna sepeda motor di wilayah Depok yang adalah mahasiswa dan karyawan. Sehingga penggunaan sepatu adalah tuntutan kerapuhan dari pekerjaan dan tempat kuliah.



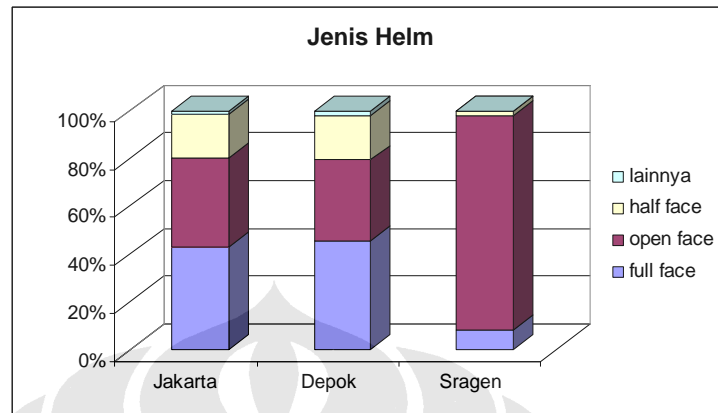
**Gambar 4.4.1. g Histogram Tingkat Penggunaan Sarung Tangan di Ketiga Wilayah**

Jika dibandingkan dengan penggunaan atribut lainnya, penggunaan sarung tangan termasuk sangat rendah, kurang dari 30% untuk ketiga wilayah. Hal ini mungkin disebabkan perilaku masyarakat yang cenderung tidak terlalu mementingkan perlindungan tangan dibandingkan dengan perlindungan tubuh dengan menggunakan



jaket. Selain itu rendahnya tingkat penggunaan sarung tangan juga dapat disebabkan ribetnya pemakaian terutama jika hanya untuk perjalanan jarak dekat.

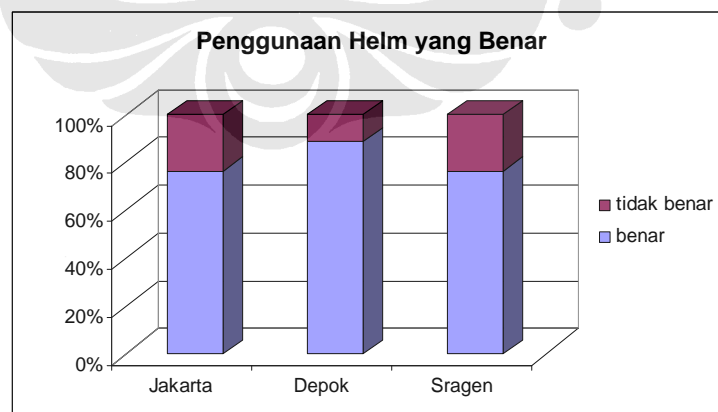
- Jenis Helm yang Dipakai



Gambar 4.4.1. h Histogram Penggunaan Jenis Helm di Ketiga Wilayah

Gambar 4.4.1.h memperlihatkan jenis helm yang paling banyak digunakan di daerah Jakarta adalah jenis helm *full face* sebesar 43.23%, Depok 45.60% *full face*, sedangkan untuk Sragen mayoritas pengguna sepeda motor menggunakan jenis helm *open face* 89.88%. Banyaknya pengguna jenis helm *full face* di wilayah Jakarta dan Depok dapat disebabkan karena gaya hidup masyarakat di Jakarta dan Depok yang cenderung mengutamakan penampilan dan *trend* terbaru. Sedangkan untuk wilayah Sragen banyak menggunakan jenis helm *open face* karena harganya yang relatif lebih murah jika dibandingkan dengan jenis helm *full face*.

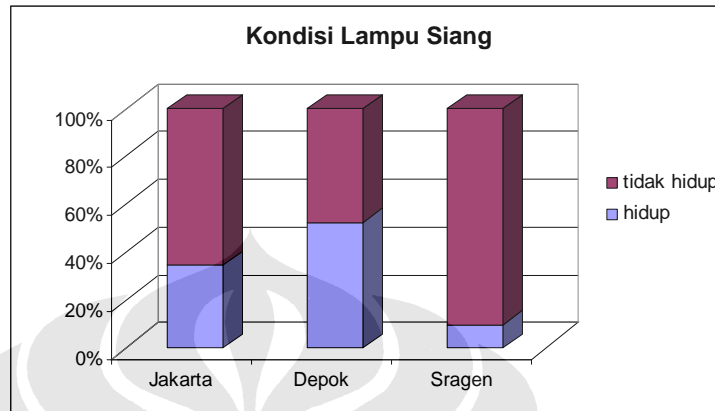
- Pemakaian Helm yang benar



Gambar 4.4.1. i Histogram Penggunaan Helm yang Benar di Ketiga Wilayah

Dari gambar 4.4.1.i diketahui bahwa tingkat ketepatan penggunaan helm tertinggi adalah di wilayah Depok sekitar 80%. Dimana sebagian besar sampelnya adalah mahasiswa dan karyawan.

- Kondisi Lampu



**Gambar 4.4.1. j Histogram Kondisi Lampu Siang Hari di Ketiga Wilayah**

Berdasarkan perbandingan gambar 4.4.1.j, perilaku kepedulian terhadap keselamatan dengan cara menyalakan lampu di siang hari di ketiga wilayah masih cukup rendah, belum mencapai 50%. Perilaku menyalakan lampu baik siang maupun malam hari ini bertujuan untuk menginformasikan keberadaan pengendara sepeda motor agar diketahui oleh pengendara lainnya.

Dari gambar perbandingan-perbandingan ketiga wilayah pada statistik deskriptif survey *cross sectional* (form 1) diatas dapat disimpulkan bahwa tingkat penggunaan helm, penggunaan, atribut, jenis helm, ketepatan penggunaan helm, serta kondisi lampu dari ketiga wilayah signifikan berbeda secara statistik deskriptif.

#### 4.4.2. Survey Wawancara (Form 2)

Data form 2 diperoleh dengan melakukan survey wawancara, dimana responden yang mengisi kuesioner merupakan pengendara sepeda motor di wilayah Jakarta, Depok, dan Sragen. Berikut ini data-data responden di ketiga wilayah.

**Tabel 4.4.2. a Karakteristik Jenis Kelamin vs Jenis Pekerjaan di Jakarta**

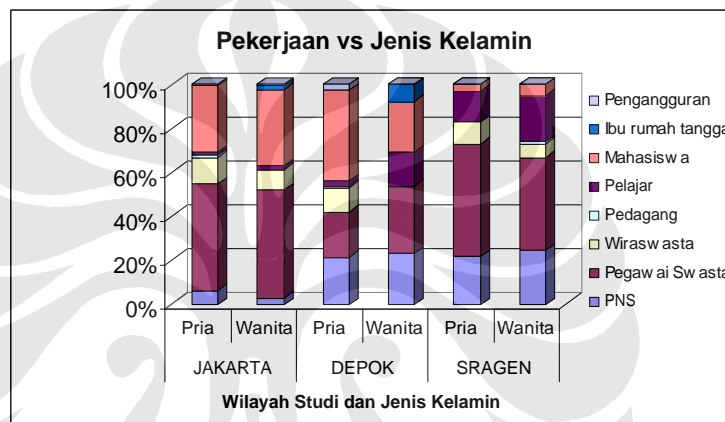
Pekerjaan Jenis kelamin	PNS	Pegawai Swasta	Wira swasta	Pedagang	Pelajar	Mahasiswa	Ibu rumah tangga	Pengangguran	Total
Pria	49	374	94	6	13	232	0	5	773
Wanita	7	112	21	0	4	79	4	1	228
Total	56	486	115	6	17	311	4	6	1001

**Tabel 4.4.2. b Karakteristik Jenis Kelamin vs Jenis Pekerjaan di Depok**

Jenis kelamin \ Pekerjaan	PNS	Pegawai Swasta	Wira swasta	Pedagang	Pelajar	Maha siswa	Ibu rumah tangga	Pengangguran	Total
Pria	50	48	25	2	5	96	0	6	232
Wanita	3	4	0	0	2	3	1	0	13
Total	53	52	25	2	7	99	1	6	245

**Tabel 4.4.2. c Karakteristik Pekerjaan vs Jenis Kelamin di Sragen**

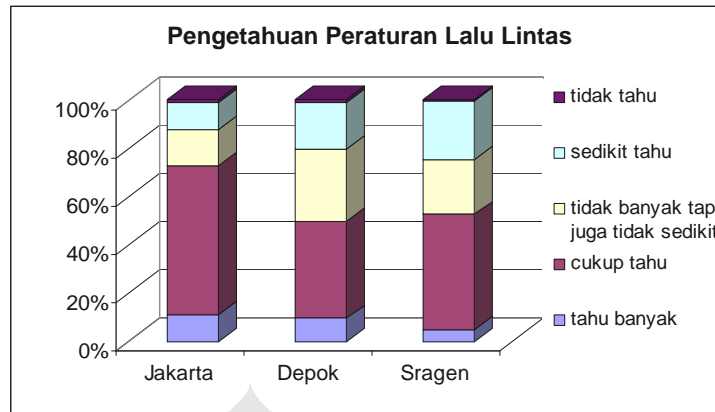
Jenis kelamin \ Pekerjaan	PNS	Pegawai Swasta	Wira swasta	Pedagang	Pelajar	Maha siswa	Ibu rumah tangga	Pengangguran	Total
Pria	28	66	13	0	18	4	0	0	129
Wanita	20	34	5	1	17	4	0	0	81
Total	48	100	18	1	35	8	0	0	210



**Gambar 4.4.2. a Histogram Pekerjaan vs Jenis Kelamin di Ketiga Wilayah**

Dari deskripsi tabel-tabel dan gambar diatas tampak bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor di ketiga wilayah adalah pria dengan jenis pekerjaan di wilayah Jakarta dan Sragen adalah pegawai swasta, sedangkan di Depok sebagian besar penggunanya merupakan mahasiswa. Hal ini disebabkan banyaknya kampus serta jalan-jalan tikus di wilayah Depok sehingga banyak mahasiswa lebih memilih menggunakan moda transportasi motor karena dianggap lebih efektif.

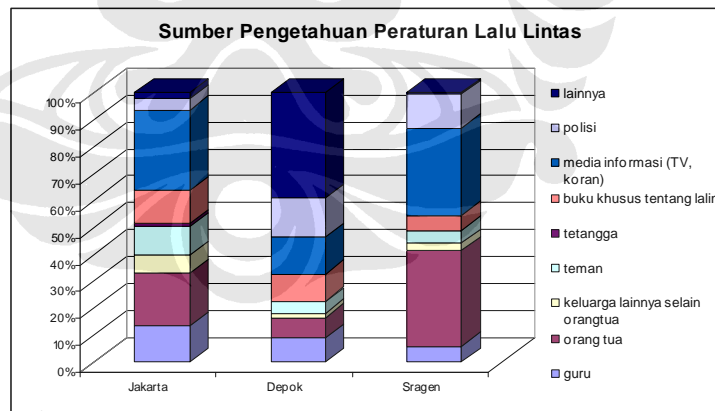
- Karakteristik responden berdasarkan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas



**Gambar 4.4.2. b Histogram Pengetahuan Peraturan Lalu Lintas Responden di Ketiga Wilayah**

Tingkat pengetahuan pengemudi sepeda motor terhadap peraturan lalu lintas ternyata sangat sedikit di ketiga wilayah. Pengemudi sepeda motor di Jakarta yang tahu banyak mengenai peraturan lalu lintas adalah sebesar 11.05%, Depok sebesar 9.58% dan Sragen sebesar 5.07%. Hal ini dapat disebabkan minimnya informasi yang dapat diperoleh baik melalui media, polisi, dan buku aturan lalu lintas, serta kurangnya sosialisasi-sosialisasi mengenai pentingnya keselamatan yang harus disampaikan kepada pengemudi sepeda motor sebagai penyebab utama tingginya angka kecelakaan.

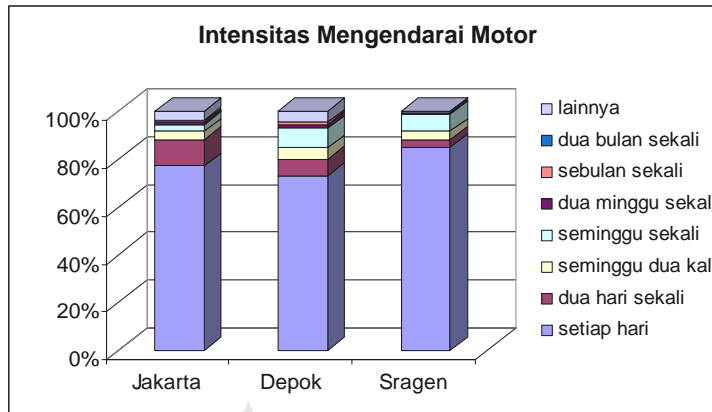
- Karakteristik responden berdasarkan sumber pengetahuan peraturan lalu lintas



**Gambar 4.4.2. c Histogram Sumber Pengetahuan Peraturan Lalu Lintas Responden di Ketiga Wilayah**

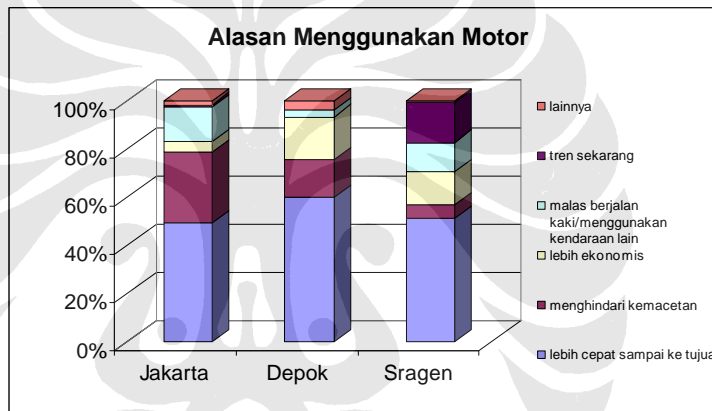
Berdasarkan gambar 4.4.2.c dapat dilihat bahwa sumber pengetahuan peraturan lalu lintas responden di wilayah Jakarta lebih dari 29% diperoleh dari media informasi (TV, Koran). Untuk wilayah Depok lebih dari 39% bersumber dari pengetahuan lainnya, seperti pengalaman di jalan dan otodidak, sedangkan untuk wilayah Sragen lebih dari 35% bersumber dari orang tua.

- Karakteristik responden berdasarkan intensitas mengendarai motor



Gambar 4.4.2. d Histogram Intensitas Mengendarai Motor di Ketiga Wilayah

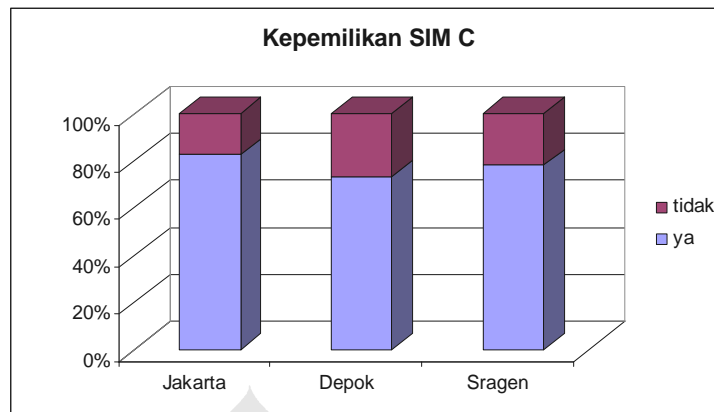
- Karakteristik responden berdasarkan alasan menggunakan motor



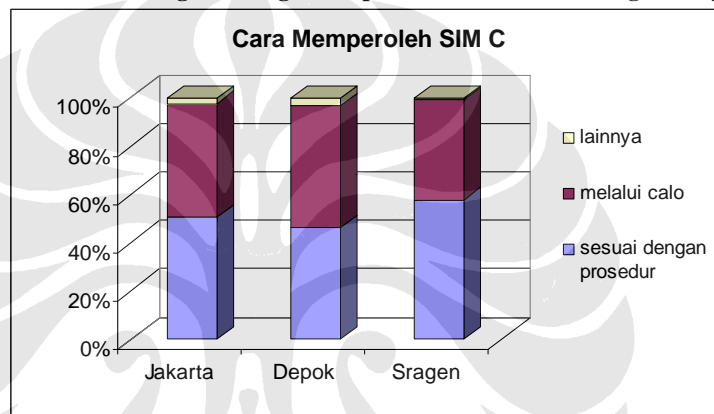
Gambar 4.4.2. e Histogram Alasan Menggunakan Motor di Ketiga Wilayah

Dari gambar 4.4.2.d dan gambar 4.4.2.e diketahui bahwa lebih dari 72% pengemudi sepeda motor di ketiga wilayah mengendarai motornya setiap hari. Hal ini dikarenakan sepeda motor dianggap lebih efektif, hemat dan dapat menghindari kemacetan, sehingga pengendara dapat lebih cepat sampai ke tujuan jika dibandingkan dengan penggunaan moda lainnya.

- Karakteristik responden berdasarkan kepemilikan dan cara memperoleh SIM C



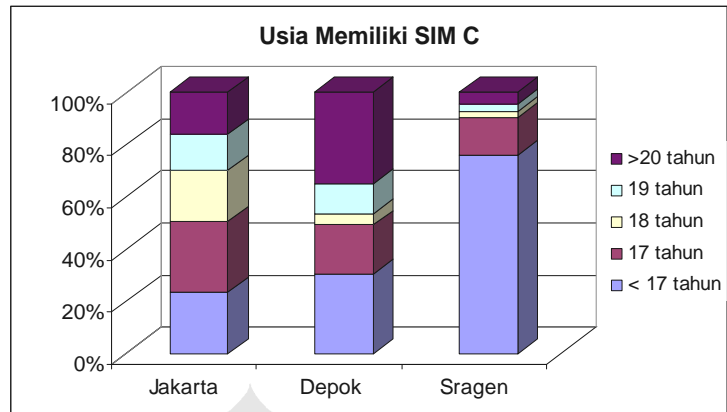
Gambar 4.4.2. f Histogram Tingkat Kepemilikan SIM C di Ketiga Wilayah



Gambar 4.4.2. g Histogram Cara Memperoleh SIM C di Ketiga Wilayah

Dari gambar 4.4.2.f dan gambar 4.4.2.g diatas diketahui bahwa tingkat kepemilikan SIM C di Jakarta sebesar 82.60%, Depok 73.17%, dan Sragen 78.02%. Namun belum seluruh responden memperoleh SIM sesuai dengan prosedur yang semestinya. Di Jakarta banyaknya responden yang memperoleh SIM sesuai prosedur ada sebesar 50.62%, Depok 46.36%, dan Sragen 57.70%. Mayoritas pengguna sepeda motor memilih membuat SIM melalui jasa calo karena sering dipersulit jika membuat SIM sesuai dengan prosedur yang benar.

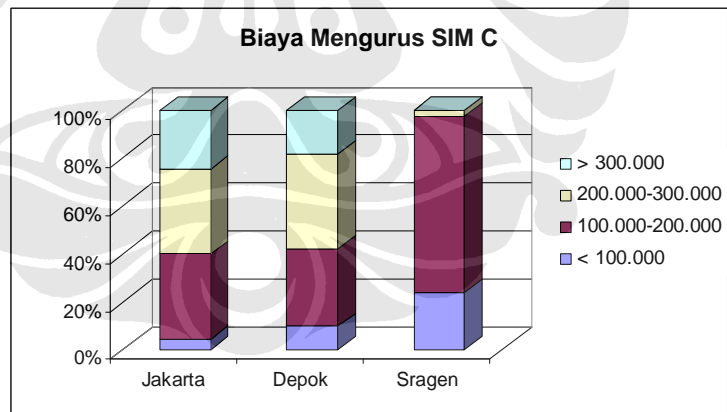
- Karakteristik responden berdasarkan usia saat memiliki SIM C



Gambar 4.4.2. h Histogram Usia Kepemilikan SIM C di Ketiga wilayah

Dari deskripsi diatas, 76% pengemudi sepeda motor di Sragen memiliki SIM C pada usia dibawah 17 tahun. Namun di daerah Jakarta dan Depok lebih dari 23% juga masih terdapat pengemudi sepeda motor yang memiliki SIM pada usia dibawah 17 tahun. Hal ini dapat disebabkan karena kemudahan untuk mendapatkan SIM C melalui jasa calo sehingga tidak perlu dilakukan ujian teori dan praktek guna mengukur pengetahuan dan keterampilan mengemudi dari calon pengendara.

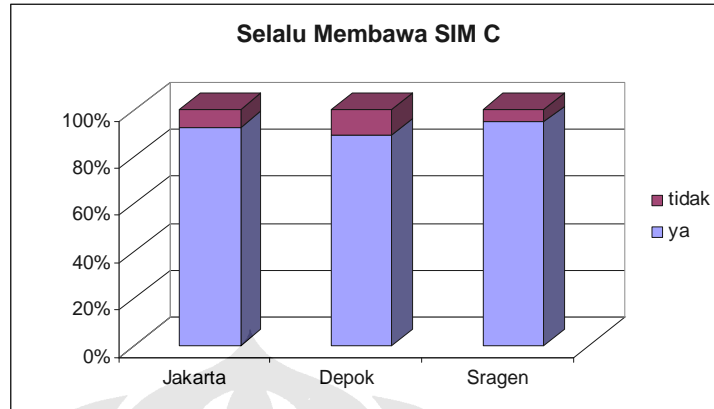
- Karakteristik responden berdasarkan biaya mengurus kepemilikan SIM C



Gambar 4.4.2. i Histogram Biaya Mengurus SIM C di Ketiga Wilayah

Gambar 4.4.2.i memperlihatkan lebih dari 35% biaya untuk mengurus SIM C untuk wilayah Jakarta dan Sragen berkisar antara Rp.100.000-Rp.200.000, sedangkan untuk wilayah Depok yang mayoritas pengendaranya memperoleh SIM C melalui calo mengeluarkan biaya untuk mengurus SIM C antara Rp.200.000-Rp.300.000.

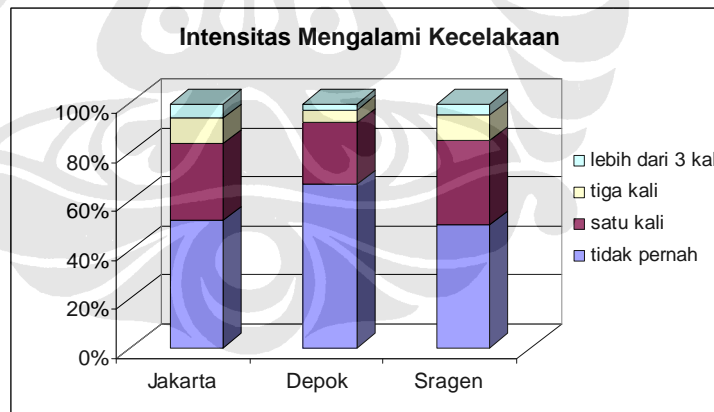
- Karakteristik responden apakah selalu membawa SIM C pada saat mengendarai motor atau tidak



Gambar 4.4.2. j Histogram Intensitas Membawa SIM C di Ketiga Wilayah

Gambar 4.4.2.j menjelaskan masih adanya beberapa pengemudi sepeda motor yang tidak membawa SIM C pada saat mengendarai sepeda motornya. Di wilayah Jakarta ada 7.74% pengemudi yang kadang tidak membawa SIM pada saat berkendara, Depok sebesar 10.71%, dan Sragen sebesar 5.45%.

- Karakteristik responden berdasarkan intensitas mengalami kecelakaan dalam setahun terakhir

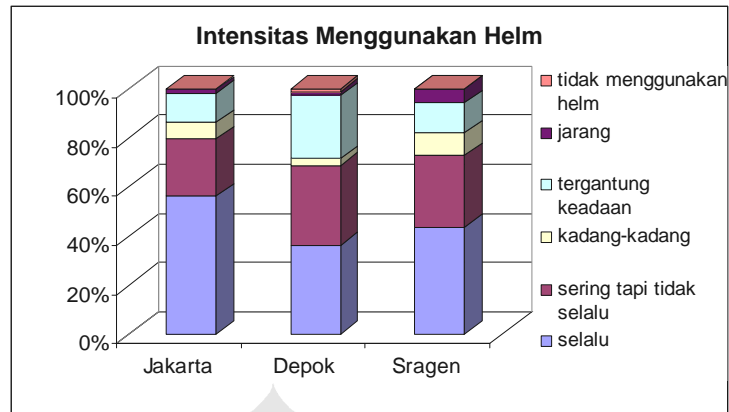


Gambar 4.4.2. k Histogram Banyaknya Kecelakaan yang Dialami Responden di Ketiga Wilayah

Gambar 4.4.2.k memperlihatkan banyak kecelakaan yang dialami oleh responden dalam setahun terakhir. Dimana terjadinya kecelakaan lebih dari 3 kali dalam setahun terakhir ada sebanyak 6.03% di Jakarta, 2.45% di Depok, dan 4.39% di Sragen.



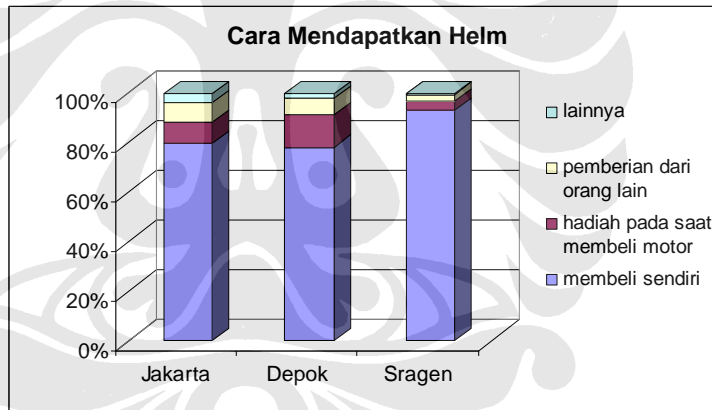
- Karakteristik responden berdasarkan intensitas penggunaan helm



Gambar 4.4.2. 1 Histogram Intensitas Menggunakan Helm di Ketiga Wilayah

Dari gambaran diatas dapat dilihat bahwa kesadaran untuk selalu menggunakan helm pada saat mengendarai motor di ketiga wilayah masih cukup rendah. Di wilayah Jakarta intensitas selalu menggunakan helm sebesar 56.22%, Depok 36%, dan Sragen 44%.

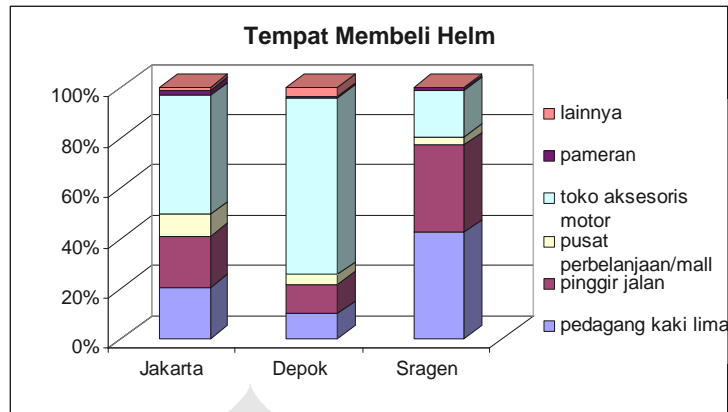
- Karakteristik responden berdasarkan cara mendapatkan helm



Gambar 4.4.2. m Histogram Cara Mendapatkan Helm di Ketiga Wilayah

Gambar 4.4.2.m memperlihatkan lebih dari 70% responden di Jakarta, Depok, dan Sragen memperoleh helm dengan cara membeli sendiri.

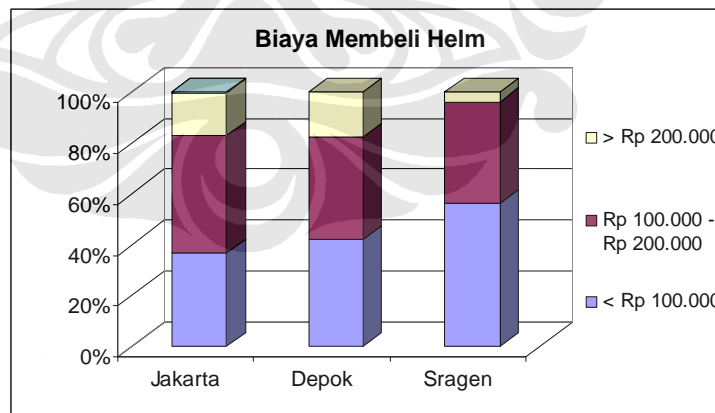
- Karakteristik responden berdasarkan tempat membeli helm



Gambar 4.4.2. n Histogram Tempat membeli Helm di Ketiga Wilayah

Gambar 4.4.2.n memperlihatkan lebih dari 47% responden di Jakarta dan Depok membeli helm di toko aksesoris motor. Hal ini dapat disebabkan karena gaya hidup di Jakarta dan Depok yang cenderung lebih mengutamakan penampilan dan mengikuti *trend* dibandingkan dengan di wilayah Sragen yang 42% respondennya membeli helm di pedagang kaki lima karena harga yang relatif lebih murah. Tingkat standar keselamatan helm ini dapat dilihat dari tempat pembelian helm. Dimana pembelian di toko aksesoris motor, pameran, dan pusat perbelanjaan lebih terjamin mutunya jika dibandingkan dengan pembelian di pinggir jalan ataupun pedagang kaki lima.

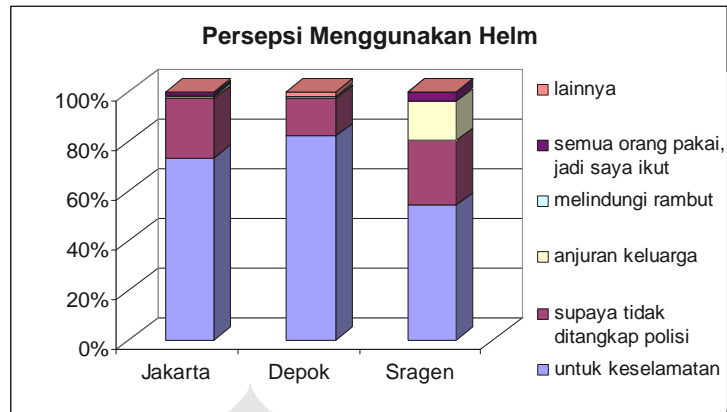
- Karakteristik responden berdasarkan biaya untuk membeli helm



Gambar 4.4.2. o Histogram Biaya Membeli Helm di Ketiga Wilayah

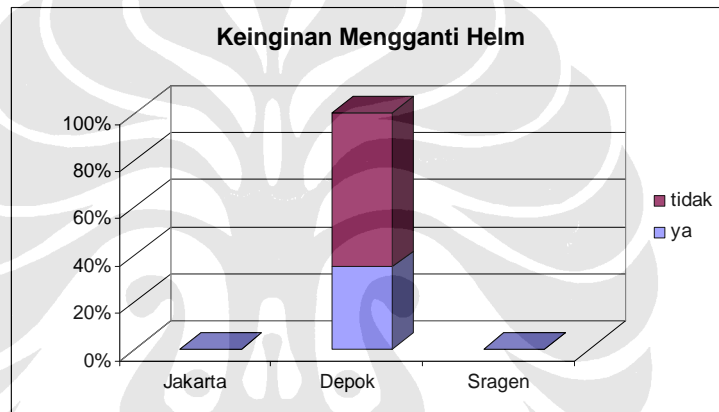
Dari gambar 4.4.2.o dapat dilihat sekitar 46% responden di Jakarta mengeluarkan biaya antara Rp.100.000-Rp.200.000 untuk mendapatkan helm. Sedangkan untuk wilayah Depok dan Sragen lebih dari 42% responden mengeluarkan biaya kurang dari Rp.100.000.

- Karakteristik responden berdasarkan persepsi penggunaan helm



**Gambar 4.4.2. p Histogram Persepsi Menggunakan Helm di Ketiga Wilayah**

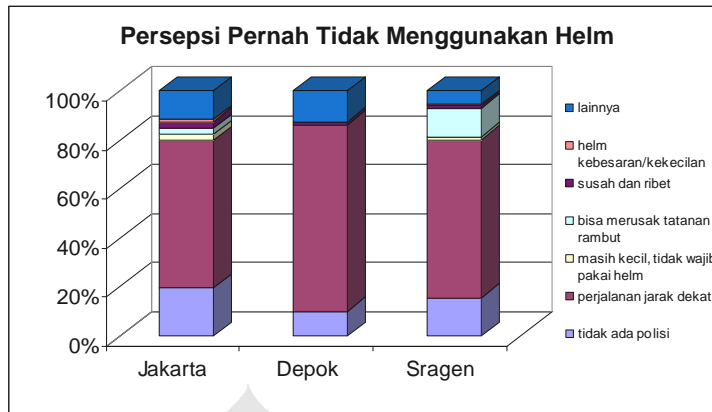
- Karakteristik responden berdasarkan keinginan mengganti helm



**Gambar 4.4.2. q Histogram Keinginan Mengganti Helm**

Pada gambar 4.4.2.q terlihat lebih dari 60% responden di daerah Depok tidak mempunyai keinginan untuk mengganti helmnya. Hal ini dapat disebabkan karena tidak adanya kerusakan yang berarti dengan helm yang dimiliki responden saat ini dan harga helm yang relatif dianggap mahal oleh responden. Pemilik kendaraan sepeda motor sebagian besar adalah masyarakat menengah ke bawah, sehingga mereka cenderung lebih memilih menyimpan uangnya untuk kebutuhan lain ketimbang membeli helm dengan harga mahal. Survey "keinginan mengganti helm" ini hanya dilakukan di daerah Depok. Sehingga tidak ada data yang diperoleh dari wilayah Jakarta dan Sragen.

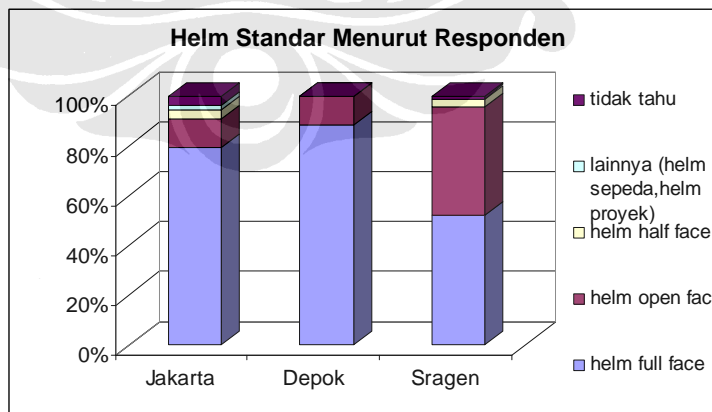
- Karakteristik responden berdasarkan persepsi pernah tidak menggunakan helm



Gambar 4.4.2. r Histogram Persepsi Pernah Tidak Menggunakan Helm di Ketiga Wilayah

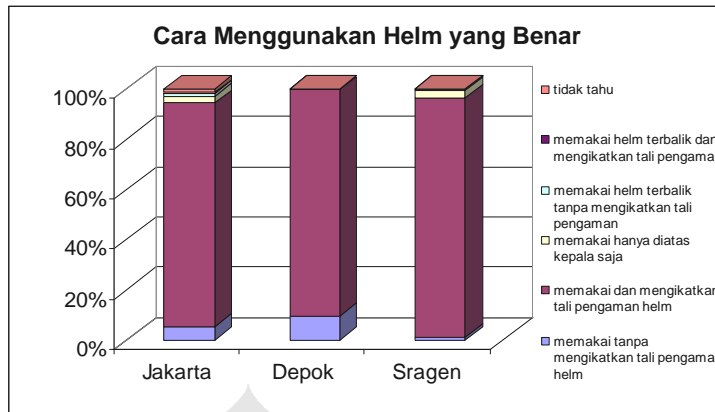
Berdasarkan gambar 4.4.2.p dan gambar 4.4.2.r dapat dilihat bahwa lebih dari 54% responden di ketiga wilayah sudah menyadari pentingnya penggunaan helm untuk alasan keselamatan. Namun demikian masih ada beberapa alasan lain responden menggunakan helm, seperti supaya tidak ditangkap polisi, anjuran keluarga, melindungi rambut, dan ikut-ikutan. Sedangkan untuk persepsi pernah tidak menggunakan helm, lebih dari 60% responden di ketiga wilayah adalah karena alasan perjalanan jarak dekat. Perjalanan jarak dekat ini contohnya perjalanan internal dalam suatu kompleks perumahan. Biasanya pengguna sepeda motor tidak menggunakan helm untuk perjalanan jarak dekat karena kondisi jalan yang relatif lengang dan dianggap aman dari kecelakaan serta tidak adanya polisi di sekitar daerah tersebut.

- Karakteristik responden berdasarkan persepsi helm standar



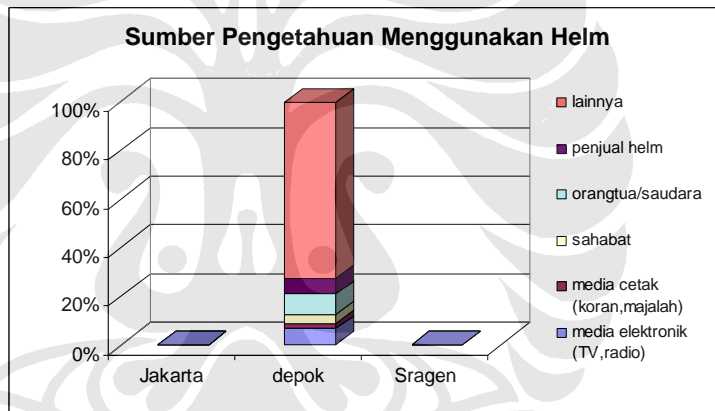
Gambar 4.4.2. s Histogram Persepsi Helm Standar Menurut Responden di Ketiga Wilayah

- Karakteristik responden berdasarkan cara menggunakan helm yang benar



Gambar 4.4.2. t Histogram Cara Menggunakan Helm yang benar Menurut Responden di Ketiga Wilayah

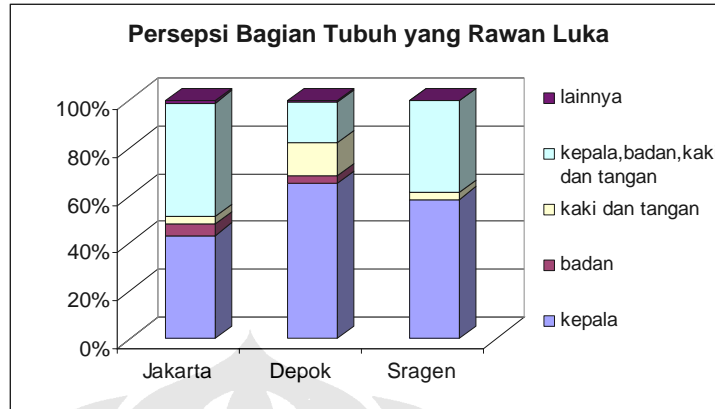
- Karakteristik responden berdasarkan sumber pengetahuan tata cara menggunakan helm



Gambar 4.4.2. u Histogram Sumber Pengetahuan Menggunakan Helm

Gambar 4.4.2.s dan 4.4.2.t menunjukkan lebih dari 90% responden di ketiga wilayah sudah mengetahui jenis helm mana yang memenuhi standar keselamatan jika terjadi kecelakaan kendaraan bermotor dan mengetahui cara penggunaan helm yang benar yaitu dengan memakai dan mengikat tali pengaman helm. Untuk survey "variabel sumber pengetahuan menggunakan helm", tidak dilakukan pada daerah Jakarta dan Sragen. Gambar 4.4.2.u memperlihatkan 72% responden di Depok mengetahui cara menggunakan helm berdasarkan kategori lainnya yaitu pengalaman dan belajar sendiri (otodidak).

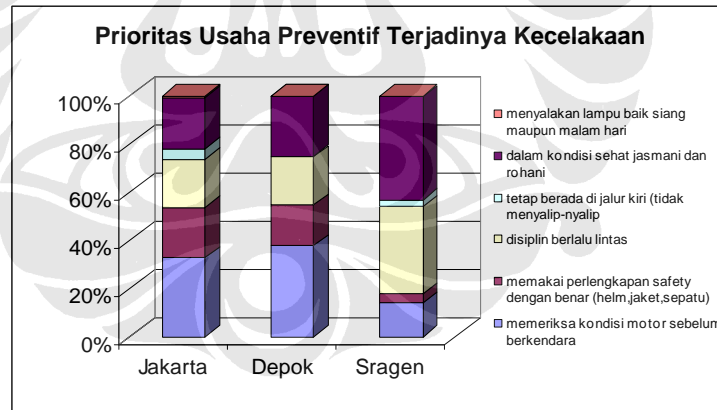
- Karakteristik responden berdasarkan persepsi bagian tubuh yang rawan luka saat terjadi kecelakaan



**Gambar 4.4.2. v Histogram Persepsi Bagian Tubuh yang Rawan Luka Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

Gambar 4.4.2.v menunjukkan bahwa lebih dari 43% responden di ketiga wilayah sudah mengetahui bahwa kepala merupakan bagian yang paling rawan luka pada saat terjadinya kecelakaan.

- Karakteristik responden berdasarkan prioritas utama yang dilakukan sebagai usaha preventif terjadinya kecelakaan kendaraan bermotor



**Gambar 4.4.2. w Histogram Proritas Usaha Prefentif Terjadinya Kecelakaan Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

Dari gambar 4.4.2.w ditunjukkan bahwa prioritas usaha preventif yang perlu dilakukan menurut lebih dari 32% responden Jakarta dan Depok adalah memeriksa kondisi motor sebelum berkendara. Sedangkan untuk wilayah Sragen, 42% responden lebih memprioritaskan kondisi sehat jasmani maupun rohani untuk mencegah terjadinya kecelakaan.

Berdasarkan seluruh gambaran statistik deskriptif survey wawancara (form 2) diatas, dapat dikatakan bahwa variabel-variabel yang disajikan pada masing-masing wilayah signifikan berbeda.

#### 4.4.3. Tabulasi Silang

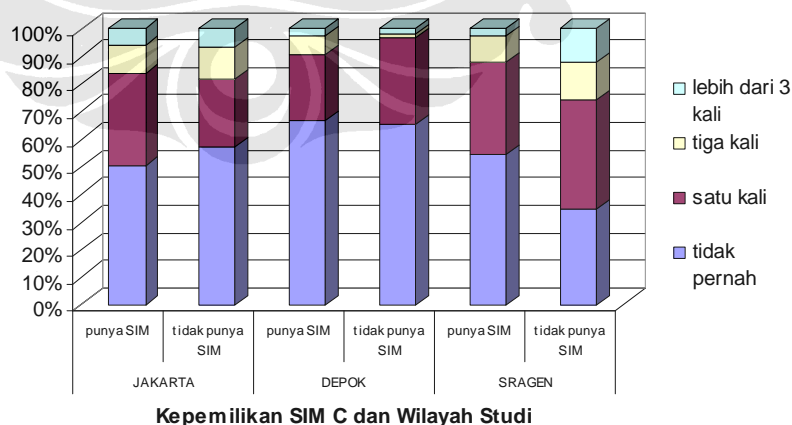
##### Derajat 2

Dari gambaran statistik deskriptif yang telah dijabarkan sebelumnya dilakukan juga tabulasi silang berdasarkan data survey wawancara (form 2) mengenai kepemilikan SIM C untuk melihat seberapa banyak responden yang mengetahui dan peduli akan keselamatan berlalu lintas namun tidak memiliki SIM C.

**Tabel 4.4.3. a Kepemilikan SIM C vs banyaknya kecelakaan yang dialami oleh responden di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Wilayah, Kepemilikan SIM		JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Intensitas Kecelakaan	tidak pernah	481	114	120	41	115	20	891
	satu kali	315	50	42	20	71	23	521
	tiga kali	96	23	12	1	21	8	161
	lebih dari 3 kali	58	13	5	1	5	7	89
TOTAL		950	200	179	63	212	58	1662

**Kepemilikan SIM C vs Banyak Kecelakaan yang Dialami**



**Gambar 4.4.3. a Histogram Kepemilikan SIM vs Banyak Kecelakaan yang Dialami di Ketiga Wilayah**

Dari tabel 4.4.3.a dan gambar 4.4.3.a diatas diketahui bahwa di daerah Jakarta, besarnya persentase responden yang memiliki SIM C dan tidak pernah mengalami

kecelakaan adalah 50.63%, sedangkan untuk responden yang tidak memiliki SIM dan tidak pernah mengalami kecelakaan sebesar 57%. Dapat dilihat bahwa di daerah Jakarta, kepemilikan SIM ternyata tidak mempengaruhi banyaknya kecelakaan yang dialami responden. Hal ini dapat terjadi karena sebagian besar responden di Jakarta tidak memperoleh SIM dengan cara sesuai prosedur yang semestinya.

Untuk daerah Depok, persentase responden yang memiliki SIM dan tidak pernah mengalami kecelakaan adalah sebesar 67.03%, sedangkan responden yang tidak memiliki SIM dan tidak pernah mengalami kecelakaan adalah sebesar 65.07%. Hal ini menunjukkan kepemilikan SIM di Depok sedikit berpengaruh terhadap tingkat kecelakaan di Depok. Dimana responden yang memiliki SIM lebih waspada dalam mengemudikan kendaraannya dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM.

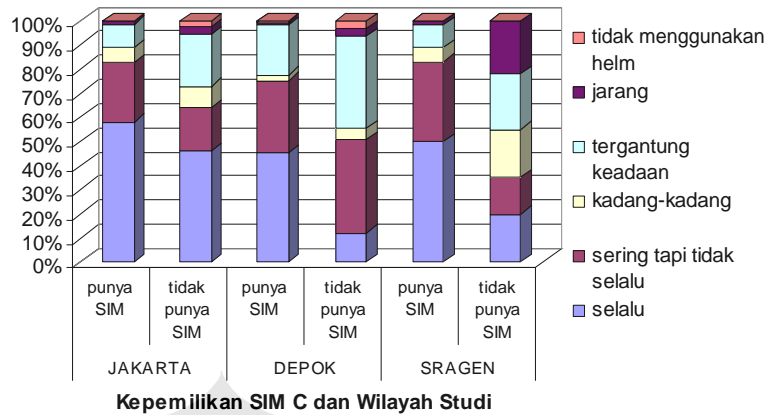
Untuk daerah Sragen, banyaknya responden yang memiliki SIM dan tidak mengalami kecelakaan adalah sebesar 54.24%, sedangkan responden yang tidak memiliki SIM dan tidak mengalami kecelakaan sebesar 34.48%. Hal ini memperlihatkan bahwa tingkat kepemilikan SIM di Sragen juga berpengaruh pada kewaspadaan pengemudi dalam mengemudikan kendaraannya.

**Tabel 4.4.3. b Kepemilikan SIM C vs intensitas responden menggunakan helm di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Intensitas Menggunakan Helm	Wilayah, Kepemilikan SIM	JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Intensitas Menggunakan Helm	selalu	567	95	81	8	106	12	869
	sering tapi tidak selalu	239	37	54	25	70	9	434
	kadang-kadang	62	19	4	3	13	12	113
	tergantung keadaan	95	45	37	25	20	14	236
	jarang	12	6	2	2	3	13	38
	tidak menggunakan helm	0	5	1	2	0	0	8
TOTAL		975	207	179	65	212	60	1698



**Kepemilikan SIM C vs Intensitas Menggunakan Helm**



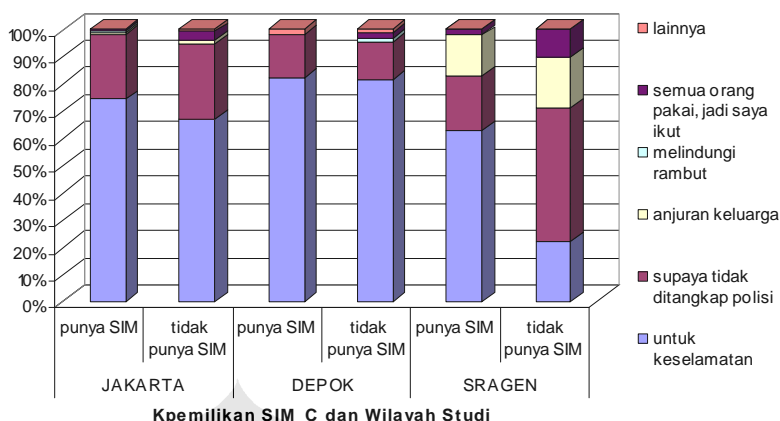
**Gambar 4.4.3. b Histogram Kepemilikan SIM vs Intensitas Menggunakan Helm di Ketiga Wilayah**

Berdasarkan tabel 4.4.3.b dan gambar 4.4.3.b dapat dilihat bahwa kepemilikan SIM di tiap daerah memiliki pengaruh terhadap rutinitas menggunakan helm ketika mengendarai sepeda motor. Di wilayah Jakarta, Depok, dan Sragen, responden yang memiliki SIM cenderung lebih rutin menggunakan helm ketika berkendara jika dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM.

**Tabel 4.4.3. c Kepemilikan SIM C vs Persepsi menggunakan helm di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Persepsi Menggunakan Helm		WILAYAH, Kepemilikan SIM		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		JAKARTA	JAKARTA	DEPOK	DEPOK	SRAGEN	SRAGEN	
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Persepsi Menggunakan Helm	untuk keselamatan	724	137	144	53	134	13	1205
	supaya tidak ditangkap polisi	230	57	28	9	42	29	395
	anjuran keluarga	9	3	0	0	32	11	55
	melindungi rambut	6	0	0	1	1	0	8
	semua orang pakai, jadi saya ikut	5	6	0	1	4	6	22
	lainnya	2	2	3	1	0	0	8
TOTAL		976	205	175	65	213	59	1693

**Kepemilikan SIM C vs Persepsi Menggunakan Helm**



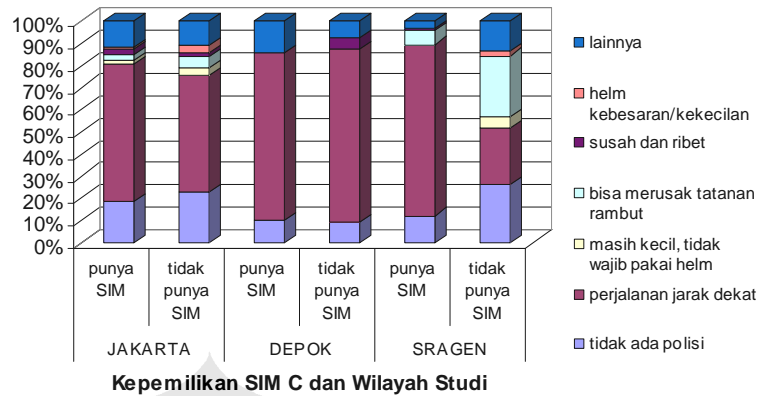
**Gambar 4.4.3. c Histogram Kepemilikan SIM vs Persepsi Menggunakan Helm di Ketiga Wilayah**

Tabel 4.4.3.c dan gambar 4.4.3.c menunjukkan pengaruh kepemilikan SIM terhadap persepsi menggunakan helm. Di ketiga wilayah, persentase responden yang memiliki SIM dan menggunakan helm untuk keselamatan lebih tinggi dibandingkan dengan persentase responden yang tidak memiliki SIM dan menggunakan helm untuk keselamatan. Hal ini memperlihatkan bahwa kepemilikan SIM di ketiga wilayah mempengaruhi kesadaran masyarakat akan keselamatan di jalan raya.

**Tabel 4.4.3. d Kepemilikan SIM C vs persepsi pernah tidak menggunakan helm di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Wilayah, Kepemilikan SIM		JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Persepsi Pernah Tidak Menggunakan Helm	tidak ada polisi	164	35	18	6	21	15	259
	perjalanan jarak dekat	539	81	132	50	133	15	950
	masih kecil, tidak wajib pakai helm	17	5	0	0	0	3	25
	bisa merusak tatanan rambut	20	8	0	0	11	16	55
	susah dan ribet	24	3	0	3	2	0	32
	helm kebesaran/kekecilan	7	5	0	0	0	1	13
	lainnya	100	17	25	5	5	8	160
<b>TOTAL</b>		<b>871</b>	<b>154</b>	<b>175</b>	<b>64</b>	<b>172</b>	<b>58</b>	<b>1494</b>

**Kepemilikan SIM C vs Persepsi Pernah Tidak Menggunakan Helm**



**Gambar 4.4.3. d Histogram Kepemilikan SIM vs Persepsi Pernah Tidak Menggunakan Helm di Ketiga Wilayah**

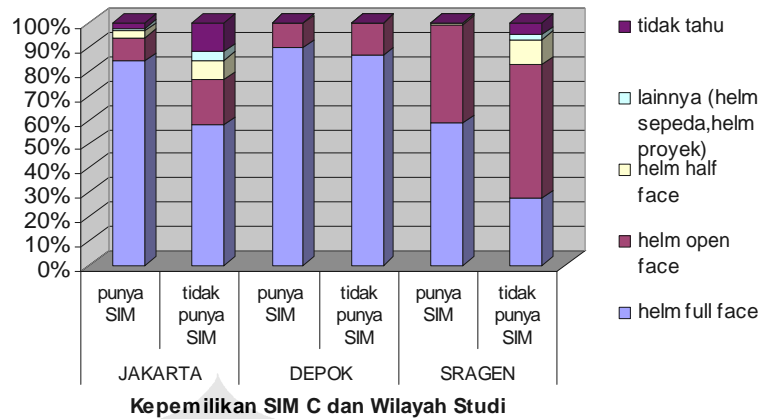
Tabel 4.4.3.d dan gambar 4.4.3.d memperlihatkan pengaruh kepemilikan SIM dengan persepsi responden saat pernah tidak menggunakan helm. Di Jakarta dan Depok, persepsi terbanyak yang dipilih responden yang memiliki SIM maupun tidak memiliki SIM adalah persepsi perjalanan jarak dekat. Namun persentase responden yang memiliki SIM dan tidak menggunakan helm karena perjalanan jarak dekat lebih besar jika dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM dan tidak menggunakan helm karena perjalanan jarak dekat.

Untuk daerah Sragen, responden yang memiliki SIM, sebagian besar juga pernah tidak menggunakan helm karena perjalanan jarak dekat. Namun untuk responden yang tidak memiliki SIM sebagian besar pernah tidak menggunakan helm karena dapat merusak tatanan rambut. Rata-rata responden yang ada dalam kategori ini adalah wanita pelajar.

**Tabel 4.4.3. e Kepemilikan SIM C vs Helm yang Dianggap Standar di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Wilayah, Kepemilikan SIM		JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	Tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Jenis Helm yang Dianggap Standar	helm full face	822	119	158	57	125	16	1297
	helm open face	94	38	18	9	86	32	277
	helm half face	26	17	1	0	2	6	52
	lainnya (helm sepeda, helm proyek)	12	7	0	0	0	1	20
	tidak tahu	22	25	0	0	0	3	50
TOTAL		976	206	177	66	213	58	1696

**Kepemilikan SIM C vs Helm yang Dianggap Standar**



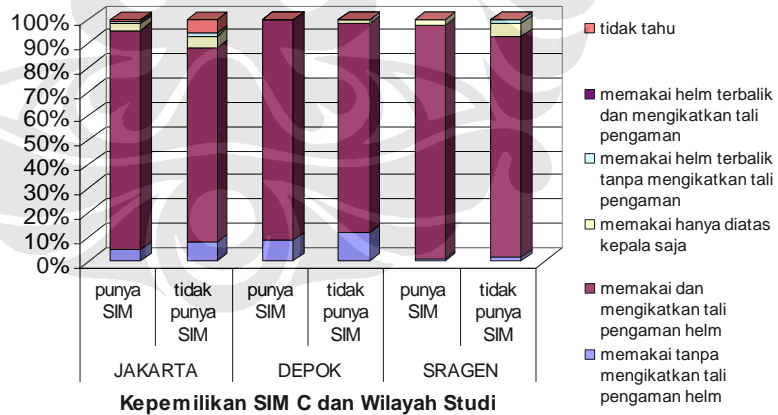
**Gambar 4.4.3. e Histogram Kepemilikan SIM vs Helm yang Dianggap Standar oleh Responden di Ketiga Wilayah**

Tabel 4.4.3.e dan gambar 4.4.3.e menunjukkan pengaruh kepemilikan SIM dengan pengetahuan helm yang memenuhi standar menurut responden di Jakarta, Depok, dan Sragen. Dari gambar tersebut lebih dari 76% responden sudah mengetahui helm mana yang memenuhi standar untuk keselamatan. Namun di Jakarta masih ada 2.25% responden yang memiliki SIM, dan 12.13% responden yang tidak memiliki SIM, tidak mengetahui helm mana yang memenuhi standar. Di Depok sebagian besar responden sudah mengetahui standar helm keselamatan, meskipun 0.56% responden yang memiliki SIM salah dalam memilih standar helm yang memenuhi keselamatan. Sedangkan di Sragen sebanyak 0.93% responden yang memiliki SIM dan 17.24% responden yang tidak memiliki SIM tidak mengetahui standar helm keselamatan. Terlihat bahwa di daerah Jakarta dan Sragen pengetahuan akan standar helm keselamatan lebih banyak diketahui oleh responden yang memiliki SIM. Sedangkan di Depok, responden yang tidak memiliki SIM justru seluruhnya mengetahui helm mana yang memenuhi standar keselamatan berlalu lintas.

**Tabel 4.4.3. f Kepemilikan SIM C vs Cara Menggunakan Helm yang Benar Menurut Responden di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Wilayah, Kepemilikan SIM		JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Cara Menggunakan Helm yang Dianggap Benar	memakai tanpa mengikat tali pengaman helm	48	17	16	8	2	1	92
	memakai dan mengikat tali pengaman helm	878	165	163	57	205	53	1521
	memakai hanya diatas kepala saja	24	10	0	1	5	3	43
	memakai helm terbalik tanpa mengikat tali pengaman	8	2	0	0	1	1	12
	memakai helm terbalik dan mengikat tali pengaman	4	1	0	0	0	0	5
	tidak tahu	8	11	0	0	0	0	19
	<b>TOTAL</b>	<b>970</b>	<b>206</b>	<b>179</b>	<b>66</b>	<b>213</b>	<b>58</b>	<b>1692</b>

**Kepemilikan SIM C vs Cara Menggunakan Helm yang Benar**



**Gambar 4.4.3. f Histogram Kepemilikan SIM vs Cara Menggunakan Helm yang Benar Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

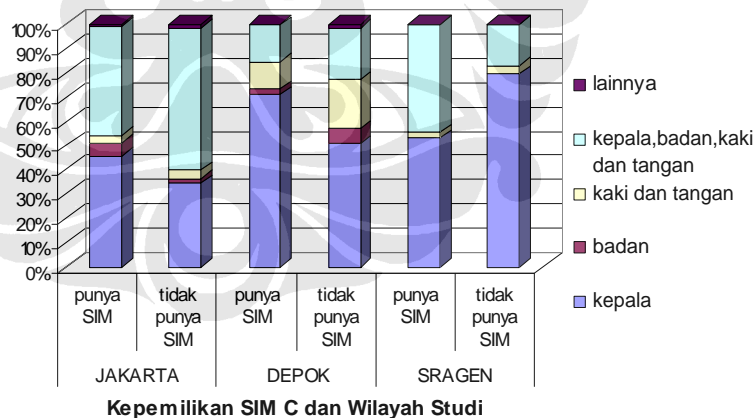
Tabel 4.4.3.f dan gambar 4.4.3.f menunjukkan pengaruh kepemilikan SIM dengan tata cara menggunakan helm yang benar menurut responden di wilayah Jakarta, Depok, dan Sragen. Dari tabel dan gambar tersebut terlihat bahwa di Jakarta, responden yang menjawab “memakai dan mengikat tali pengaman helm” ada sebanyak 90.51%

untuk yang memiliki SIM dan 80.09% untuk yang tidak memiliki SIM. Di Depok, responden yang menjawab “memakai dan mengikat tali pengaman helm” ada sebanyak 91.06% untuk yang memiliki SIM dan 86.36% untuk yang tidak memiliki SIM. Sedangkan di Sragen, responden yang menjawab “memakai dan mengikat tali pengaman helm” ada sebanyak 96.24% untuk yang memiliki SIM dan 91.37% untuk yang tidak memiliki SIM. Dari ketiga wilayah dapat dilihat bahwa pengetahuan akan tata cara penggunaan helm yang benar lebih banyak diketahui oleh responden yang memiliki SIM.

**Tabel 4.4.3. g Kepemilikan SIM C vs Bagian Tubuh yang Rawan Luka Saat Kecelakaan Menurut Responden di JAKARTA, Depok, dan Sragen.**

Wilayah, Kepemilikan SIM		JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Bagian Tubuh yang Dianggap Rawan Luka Saat Kecelakaan	kepala	446	71	127	33	113	47	837
	badan	53	4	4	4	0	0	65
	kaki dan tangan	30	7	20	13	5	2	77
	kepala,badan,kaki dan tangan	436	121	27	14	95	10	703
	Lainnya	9	3	1	1	0	0	14
TOTAL		974	206	179	65	213	59	1696

**Kepemilikan SIM C vs Bagian Tubuh yang Rawan Luka**



**Gambar 4.4.3. g Histogram Kepemilikan SIM vs Bagian Tubuh yang Rawan Luka Kecelakaan Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

Tabel 4.4.3.g dan gambar 4.4.3.g memperlihatkan pengaruh kepemilikan SIM dengan bagian tubuh yang dianggap rawan luka saat terjadinya kecelakaan menurut responden di Jakarta, Depok, dan Sragen. Di Jakarta, menurut 45.79% responden yang memiliki SIM, bagian tubuh yang rawan luka kecelakaan adalah kepala. Sedangkan menurut

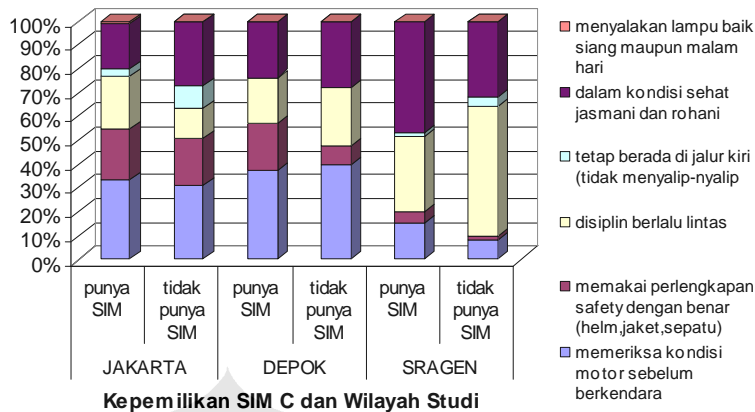
58.73% responden yang tidak memiliki SIM, bagian tubuh yang rawan luka adalah kepala, badan kaki, dan tangan.

Di wilayah Depok, 70.94% responden yang memiliki SIM dan 50.76% responden yang tidak memiliki SIM menjawab bagian tubuh yang rawan luka adalah kepala. Dan di wilayah Sragen, sebanyak 53.05% responden yang memiliki SIM dan 79.66% responden yang tidak memiliki SIM menjawab bagian tubuh yang rawan luka adalah kepala. Dari gambar 4.4.3.g secara umum dapat dilihat bahwa di ketiga wilayah, sebagian besar responden yang memiliki maupun tidak memiliki SIM sudah mengetahui bahwa bagian tubuh yang rawan luka saat terjadinya kecelakaan adalah kepala. Namun persentase responden yang memiliki SIM dan menjawab bagian tubuh yang rawan luka adalah kepala, lebih tinggi jika dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM dan menjawab bagian tubuh yang rawan luka adalah kepala.

**Tabel 4.4.3. h Kepemilikan SIM C vs Prioritas Preventif Terjadinya Kecelakaan Menurut Responden di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Wilayah, Kepemilikan SIM		JAKARTA		DEPOK		SRAGEN		TOTAL
		punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	punya SIM	tidak punya SIM	
Prioritas yang Dilakukan Sebagai Usaha Preventif	memeriksa kondisi motor sebelum berkendara	318	62	66	26	33	5	510
	memakai perlengkapan safety dengan benar (helm,jaket,sepatu)	201	39	36	5	10	1	292
	disiplin berlalu lintas	207	26	33	16	66	32	380
	tetap berada di jalur kiri (tidak menyalip-nyalip)	31	18	1	0	4	2	56
	dalam kondisi sehat jasmani dan rohani	182	55	42	18	98	19	414
	menyalakan lampu baik siang maupun malam hari	8	0	0	0	1	0	9
	TOTAL	947	200	178	65	212	59	1661

### Kepemilikan SIM C vs Prioritas Preventif Kecelakaan



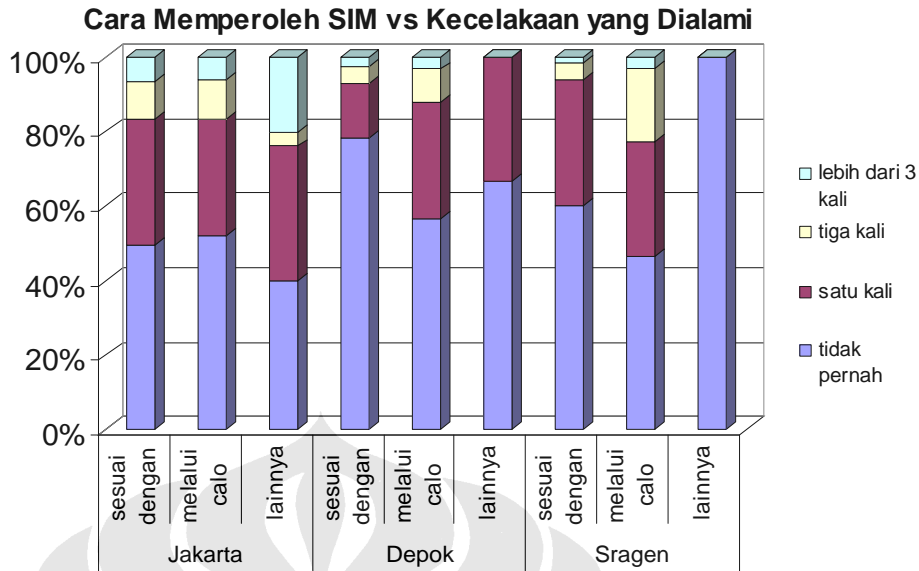
**Gambar 4.4.3. h Histogram Kepemilikan SIM vs Prioritas Preventif Terjadinya Kecelakaan Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

Tabel dan gambar 4.4.3.h memperlihatkan pengaruh tingkat kepemilikan SIM terhadap prioritas preventif terjadinya kecelakaan menurut responden di ketiga wilayah kajian. Dari tabel dan gambar tersebut dapat dilihat bahwa di Jakarta, 33.57% responden yang memiliki SIM dan 31% responden yang tidak memiliki SIM menjawab “memeriksa kondisi motor sebelum berkendara. Di Depok, sebanyak 37.07% responden yang memiliki SIM dan 40% responden yang tidak memiliki SIM menjawab “memeriksa kondisi motor sebelum berkendara. Sedangkan di Sragen, sebanyak 46.22% responden yang memiliki SIM menjawab “dalam kondisi sehat jasmani dan rohani”, dan sebanyak 54.23% responden yang tidak memiliki SIM menjawab “disiplin berlalu lintas”.

**Tabel 4.4.3. i Cara Memperoleh SIM vs Kecelakaan yang Dialami Menurut Responden di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Cara memperoleh SIM	Kecelakaan	tidak pernah	satu kali	tiga kali	lebih dari 3 kali	TOTAL
		Jakarta	sesuai dengan prosedur	254	173	51
	melalui calo	239	145	49	27	460
	lainnya	10	9	1	5	25
TOTAL		503	327	101	66	997
Depok	sesuai dengan prosedur	65	12	4	2	83
	melalui calo	51	28	8	3	90
	lainnya	4	2	0	0	6
TOTAL		120	42	12	5	179
Sragen	sesuai dengan prosedur	78	44	6	2	130
	melalui calo	43	29	18	3	93
	lainnya	2	0	0	0	2
TOTAL		123	73	24	5	225





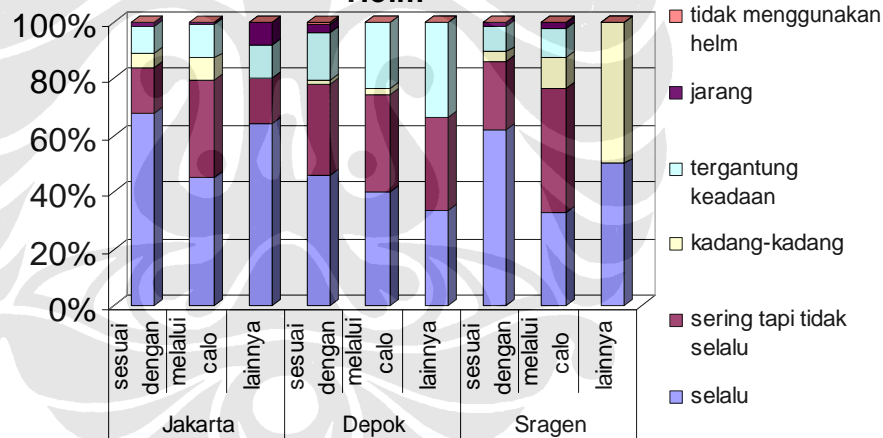
**Gambar 4.4.3. i Cara Memperoleh SIM vs Kecelakaan yang Dialami Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

Dari hasil tabulasi data derajat 2 variabel kepemilikan SIM, tampak perbandingan yang tidak terlalu ekstrim antara responden yang memiliki SIM dengan yang tidak memiliki SIM. Sehingga akan dicoba tabulasi data derajat 2 dengan menggunakan variabel cara memperoleh SIM. Pada tabel 4.4.3.i dan gambar 4.4.3.i dapat dilihat bahwa di daerah Jakarta, intensitas kecelakaan (satu kali, tiga kali, dan lebih dari tiga kali) paling banyak terjadi pada responden yang memperoleh SIM pada kategori lainnya, yaitu melalui jalur orang dalam kepolisian ataupun secara kolektif, sebesar 60%. Sedangkan di daerah Depok dan Sragen, kecelakaan banyak terjadi pada responden yang memperoleh SIM melalui calo, lebih dari 50%.

**Tabel 4.4.3. j Cara Memperoleh SIM vs Intensitas Menggunakan Helm Menurut Responden di Jakarta, Depok, dan Sragen.**

Intensitas menggunakan helm Wilayah, cara memperoleh SIM		selalu	sering tapi tidak selalu	kadang-kadang	tergantung keadaan	jarang	tidak menggunakan helm	TOTAL
		Jakarta	sesuai dengan prosedur	353	83	29	49	8
	melalui calo	217	165	35	56	5	1	479
	lainnya	16	4	0	3	2	0	25
TOTAL		586	252	64	108	15	1	1026
Depok	sesuai dengan prosedur	38	26	1	14	2	1	82
	melalui calo	36	31	2	21	0	0	90
	lainnya	2	2	0	2	0	0	6
TOTAL		76	59	3	37	2	1	178
Sragen	sesuai dengan prosedur	81	31	4	12	2	0	130
	melalui calo	31	41	10	10	2	0	94
	lainnya	1	0	1	0	0	0	2
TOTAL		113	72	15	22	4	0	226

**Cara Memperoleh SIM vs Intensitas menggunakan Helm**



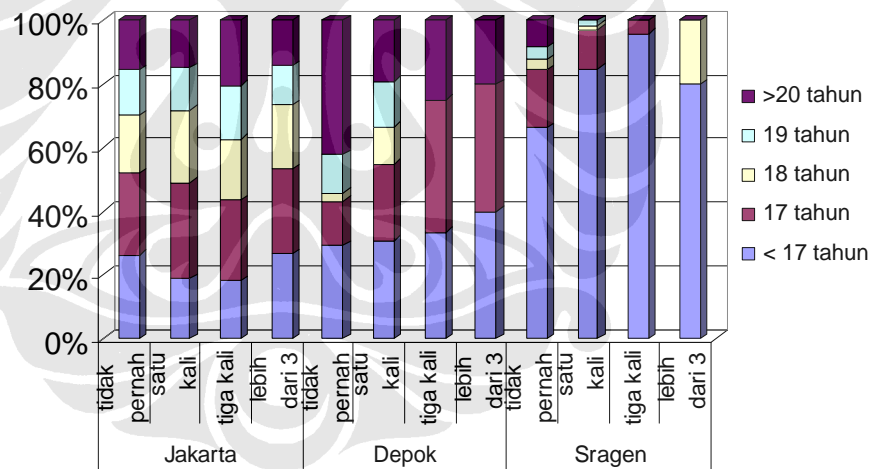
**Gambar 4.4.3. j Histogram Cara Memperoleh SIM vs Intensitas Menggunakan Helm Menurut Responden di Ketiga Wilayah**

Tabel 4.4.3.j dan gambar 4.4.3.j memperlihatkan hubungan cara perolehan SIM dan intensitas menggunakan helm di ketiga wilayah. Untuk daerah Jakarta dan Sragen, responden yang tidak selalu menggunakan helm lebih dari 54% memperoleh SIM melalui calo. Sedangkan untuk daerah Depok, 66% responden yang tidak selalu menggunakan helm adalah responden yang memperoleh SIM dengan cara melalui orang dalam kepolisian atau secara kolektif.

**Tabel 4.4.3. k Usia Memiliki SIM vs Kecelakaan yang Dialami**

Usia Memiliki SIM Wilayah, Kecelakaan yang Dialami		usia pada saat memiliki SIM C					Total
		< 17 tahun	17 tahun	18 tahun	19 tahun	>20 tahun	
Jakarta	tidak pernah	131	130	90	73	77	501
	satu kali	60	97	74	42	48	321
	tiga kali	17	24	18	16	19	94
	lebih dari 3 kali	17	17	13	8	9	64
Total		225	268	195	139	153	980
Depok	tidak pernah	34	16	3	14	49	116
	satu kali	13	10	5	6	8	42
	tiga kali	4	5	0	0	3	12
	lebih dari 3 kali	2	2	0	0	1	5
Total		53	33	8	20	61	175
Sragen	tidak pernah	81	22	4	5	10	122
	satu kali	61	9	1	1	0	72
	tiga kali	23	1	0	0	0	24
	lebih dari 3 kali	4	0	1	0	0	5
Total		169	32	6	6	10	223

**Usia Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami**



**Gambar 4.4.3. k Histogram Usia Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami**

Tabel 4.4.3.k dan gambar 4.4.3.k menunjukkan bahwa lebih dari 43% kecelakaan di Jakarta, Depok, dan Sragen terjadi pada responden yang memiliki SIM pada usia 17 tahun dan 17 tahun ke bawah. Hal ini dapat diakibatkan karena faktor labilnya emosi remaja pada saat mengendarai sepeda motor di jalan raya.

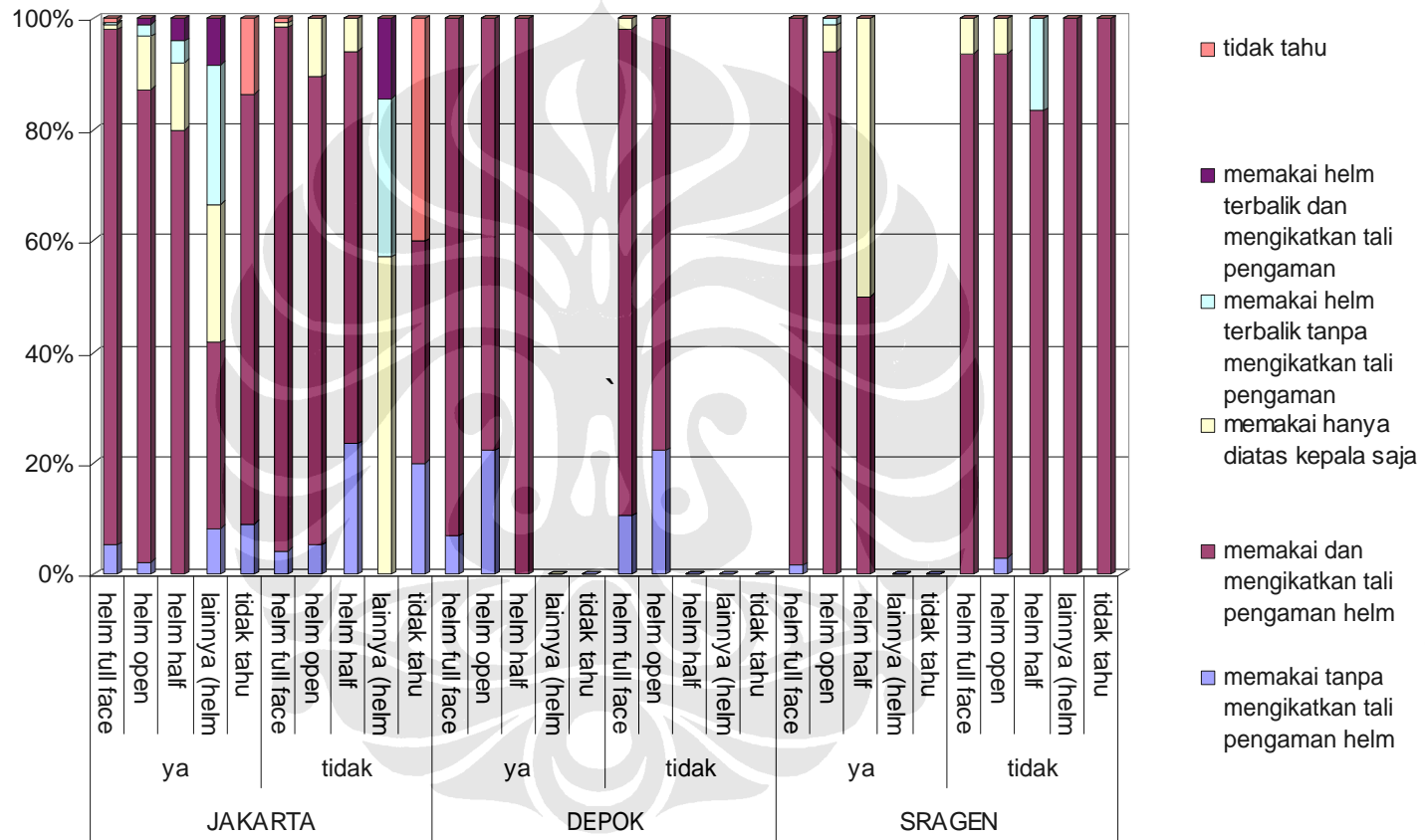
### Derajat 3

Tabel 4.4.3.1 Kepemilikan SIM vs Helm yang Dianggap Standar vs Cara Menggunakan Helm yang Dianggap Standar.

Wilayah, Kepemilikan SIM, Helm yang Dianggap Standar		Cara Menggunakan Helm yang Dianggap Benar	memakai tanpa mengikatkan tali pengaman helm	memakai dan mengikatkan tali pengaman helm	memakai hanya diatas kepala saja	memakai helm terbalik tanpa mengikatkan tali pengaman	memakai helm terbalik dan mengikatkan tali pengaman	tidak tahu	Total	
JAKARTA	ya	helm full face	43	756	9	2	1	5	816	
		helm open face	2	80	9	2	1	0	94	
		helm half face	0	20	3	1	1	0	25	
		lainnya (helm sepeda, helm proyek)	1	4	3	3	1	0	12	
		tidak tahu	2	17	0	0	0	3	22	
	Total			48	877	24	8	4	8	969
	tidak	helm full face	5	111	1	0	0	1	118	
		helm open face	2	32	4	0	0	0	38	
		helm half face	4	12	1	0	0	0	17	
		lainnya (helm sepeda, helm proyek)	0	0	4	2	1	0	7	
		tidak tahu	5	10	0	0	0	10	25	
Total			16	165	10	2	1	11	205	
DEPOK	ya	helm full face	11	147	0	0	0	0	158	
		helm open face	4	14	0	0	0	0	18	
		helm half face	0	1	0	0	0	0	1	
		lainnya (helm sepeda, helm proyek)	0	0	0	0	0	0	0	
		tidak tahu	0	0	0	0	0	0	0	
	Total			15	162	0	0	0	0	177
	tidak	helm full face	6	50	1	0	0	0	57	
		helm open face	2	7	0	0	0	0	9	
		helm half face	0	0	0	0	0	0	0	
		lainnya (helm sepeda, helm proyek)	0	0	0	0	0	0	0	
		tidak tahu	0	0	0	0	0	0	0	
Total			8	57	1	0	0	0	66	

Wilayah, Kepemilikan SIM, Helm yang Dianggap Standar		Cara Menggunakan Helm yang Dianggap Benar	memakai tanpa mengikatkan tali pengaman helm	memakai dan mengikatkan tali pengaman helm	memakai hanya diatas kepala saja	memakai helm terbalik tanpa mengikatkan tali pengaman	memakai helm terbalik dan mengikatkan tali pengaman	tidak tahu	Total	
SRAGEN	ya	helm full face	2	123	0	0	0	0	125	
		helm open face	0	81	4	1	0	0	86	
		helm half face	0	1	1	0	0	0	2	
		lainnya (helm sepeda, helm proyek)	0	0	0	0	0	0	0	
		tidak tahu	0	0	0	0	0	0	0	
	Total			2	205	5	1	0	0	213
	tidak	helm full face	0	15	1	0	0	0	0	16
		helm open face	1	29	2	0	0	0	0	32
		helm half face	0	5	0	1	0	0	0	6
		lainnya (helm sepeda, helm proyek)	0	1	0	0	0	0	0	1
		tidak tahu	0	2	0	0	0	0	0	2
	Total			1	52	3	1	0	0	57

### Kepemilikan SIM vs Helm yang Dianggap Standar vs Wilayah



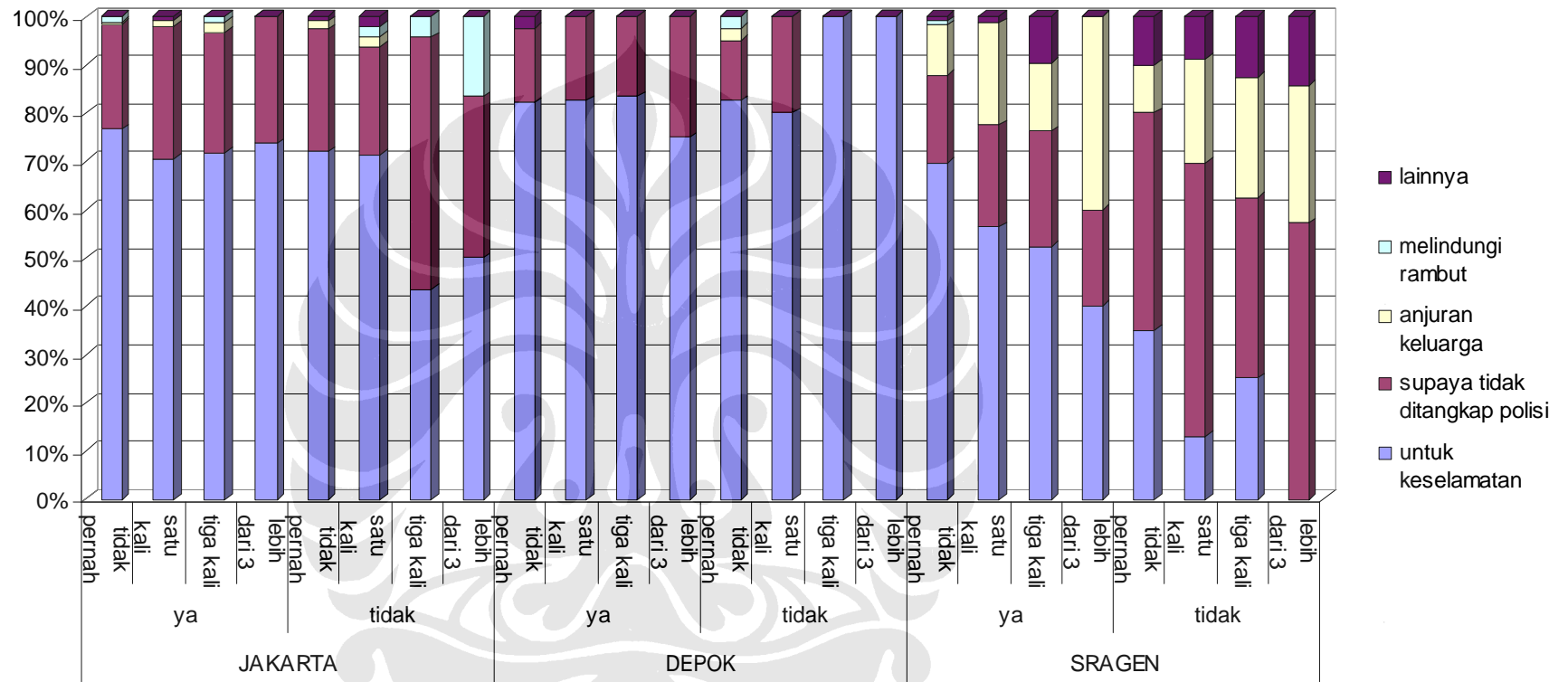
Gambar 4.4.3.1 Histogram Kepemilikan SIM vs Helm yang Dianggap Standar vs Cara Menggunakan Helm yang Dianggap Benar

Tabel 4.4.3.1 dan gambar 4.4.3.1 menunjukkan lebih dari 69% responden di Jakarta dan Depok memilih helm *full face* sebagai helm yang memenuhi standar keselamatan dengan cara pemakaian mengikat tali pengaman helm. Namun persentase responden yang memiliki SIM, memilih helm *full face*, dan memilih cara menggunakan dengan mengikat tali pengaman helm, masih lebih tinggi dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM. Untuk di daerah Sragen, lebih dari 50% responden yang tidak memiliki SIM justru memilih helm *open face* sebagai helm yang memenuhi standar keselamatan dengan cara menggunakan mengikat tali pengaman helm.

**Tabel 4.4.3. m Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Persepsi Menggunakan Helm.**

Wilayah, Kepemilikan SIM, Kecelakaan yang Dialami		Persepsi Menggunakan Helm					Total	
		untuk keselamatan	supaya tidak ditangkap polisi	anjurannya keluarga	melindungi rambut	lainnya		
JAKARTA	ya	tidak pernah	368	104	3	5	0	480
		satu kali	221	86	4	0	2	313
		tiga kali	66	23	2	1	0	92
		lebih dari 3 kali	42	15	0	0	0	57
	Total		697	228	9	6	2	942
	tidak	tidak pernah	82	29	2	0	1	114
		satu kali	35	11	1	1	1	49
		tiga kali	10	12	0	1	0	23
		lebih dari 3 kali	6	4	0	2	0	12
	Total		133	56	3	4	2	198
DEPOK	ya	tidak pernah	97	18	0	0	3	118
		satu kali	33	7	0	0	0	40
		tiga kali	10	2	0	0	0	12
		lebih dari 3 kali	3	1	0	0	0	4
	Total		143	28	0	0	3	174
	tidak	tidak pernah	33	5	1	1	0	40
		satu kali	16	4	0	0	0	20
		tiga kali	1	0	0	0	0	1
		lebih dari 3 kali	1	0	0	0	0	1
	Total		51	9	1	1	0	62
SRAGEN	ya	tidak pernah	80	21	12	1	1	115
		satu kali	40	15	15	0	1	71
		tiga kali	11	5	3	0	2	21
		lebih dari 3 kali	2	1	2	0	0	5
	Total		133	42	32	1	4	212
	tidak	tidak pernah	7	9	2	0	2	20
		satu kali	3	13	5	0	2	23
		tiga kali	2	3	2	0	1	8
		lebih dari 3 kali	0	4	2	0	1	7
	Total		12	29	11	0	6	58

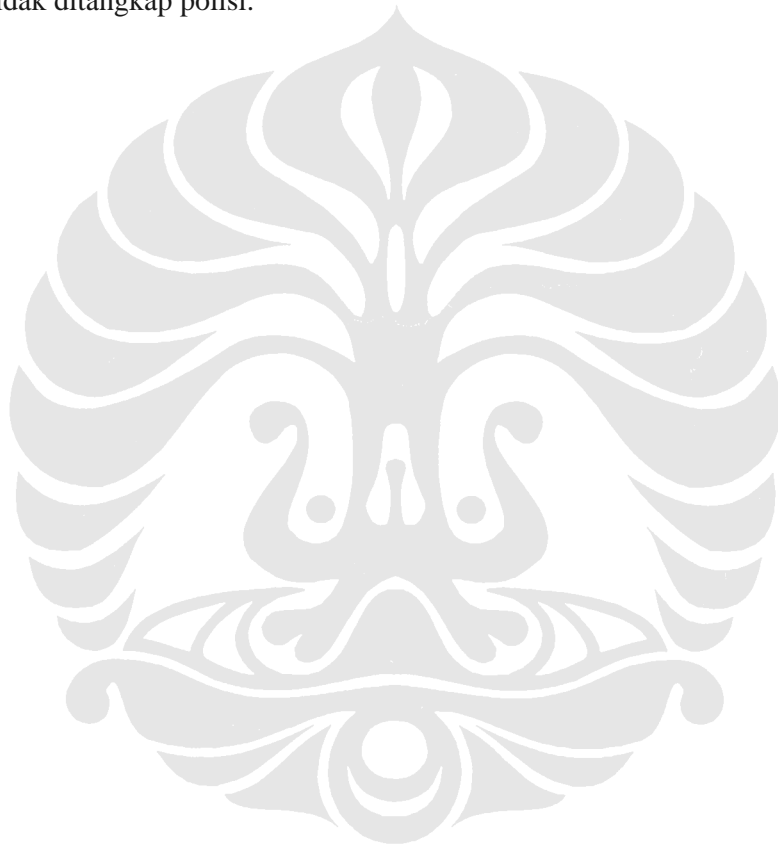
### Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Persepsi Menggunakan Helm



Gambar 4.4.3. m Histogram Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Persepsi Menggunakan Helm



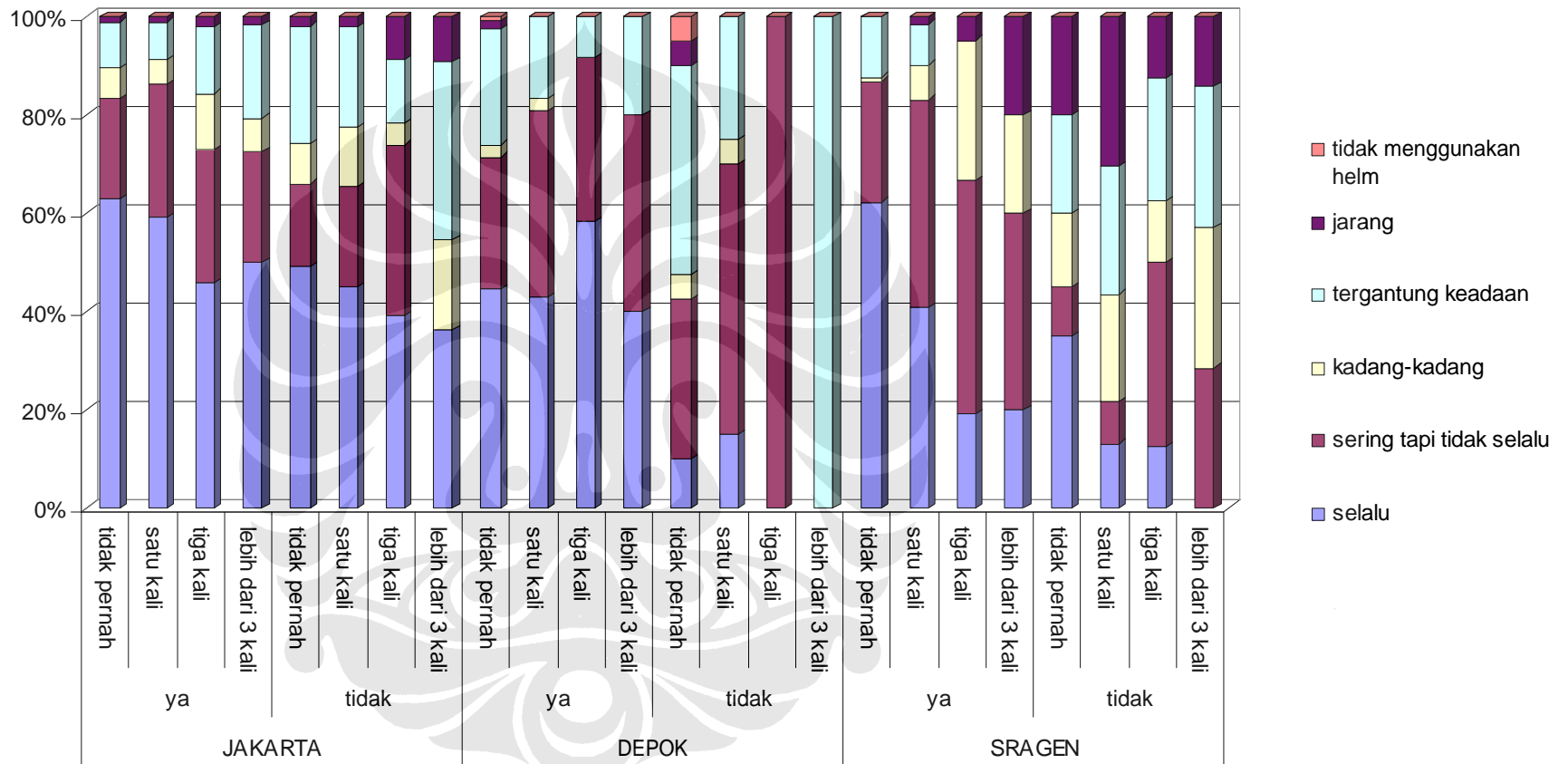
Tabel 4.4.3.m dan gambar 4.4.3.m memperlihatkan bahwa di Jakarta, persentase responden yang mengalami kecelakaan dan memakai helm dengan alasan keselamatan justru lebih tinggi untuk responden yang memiliki SIM dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM. Di daerah depok, persentase responden yang mengalami kecelakaan dan memakai helm dengan alasan keselamatan lebih tinggi untuk responden yang tidak memiliki SIM dibandingkan dengan responden yang memiliki SIM. Sedangkan di Sragen, responden yang banyak mengalami kecelakaan adalah responden yang tidak memiliki SIM dan memakai helm dengan alasan supaya tidak ditangkap polisi.



**Tabel 4.4.3. n Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Intensitas Menggunakan Helm.**

Intensitas Menggunakan Helm		Intensitas menggunakan helm						Total	
		selalu	sering tapi tidak selalu	kadang-kadang	tergantung keadaan	jarang	tidak menggunakan helm		
Wilayah, Kepemilikan SIM, Kecelakaan yang Dialami									
	JAKARTA	ya	tidak pernah	301	98	30	45	5	0
satu kali			185	85	16	24	3	0	313
tiga kali			44	26	11	13	2	0	96
lebih dari 3 kali			29	13	4	11	1	0	58
Total		559	222	61	93	11	0	946	
tidak		tidak pernah	55	19	9	27	2	0	112
		satu kali	22	10	6	10	1	0	49
		tiga kali	9	8	1	3	2	0	23
		lebih dari 3 kali	4	0	2	4	1	0	11
Total		90	37	18	44	6	0	195	
DEPOK	ya	tidak pernah	53	32	3	28	2	1	119
		satu kali	18	16	1	7	0	0	42
		tiga kali	7	4	0	1	0	0	12
		lebih dari 3 kali	2	2	0	1	0	0	5
	Total		80	54	4	37	2	1	178
	tidak	tidak pernah	4	13	2	17	2	2	40
		satu kali	3	11	1	5	0	0	20
		tiga kali	0	1	0	0	0	0	1
		lebih dari 3 kali	0	0	0	1	0	0	1
	Total		7	25	3	23	2	2	62
SRAGEN	ya	tidak pernah	71	28	1	14	0	0	114
		satu kali	29	30	5	6	1	0	71
		tiga kali	4	10	6	0	1	0	21
		lebih dari 3 kali	1	2	1	0	1	0	5
	Total		105	70	13	20	3	0	211
	tidak	tidak pernah	7	2	3	4	4	0	20
		satu kali	3	2	5	6	7	0	23
		tiga kali	1	3	1	2	1	0	8
		lebih dari 3 kali	0	2	2	2	1	0	7
	Total		11	9	11	14	13	0	58

**Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Intensitas Menggunakan Helm**



**Gambar 4.4.3. n Histogram Kepemilikan SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Intensitas Menggunakan Helm**

Tabel 4.4.3.n dan gambar 4.4.3.n menunjukkan 49% kecelakaan terjadi di Jakarta untuk responden yang memiliki SIM, dan 42% kecelakaan untuk responden yang tidak memiliki SIM. Di Depok, 33% kecelakaan terjadi pada responden yang memiliki SIM, dan 35% kecelakaan terjadi pada responden yang tidak memiliki SIM. Sedangkan di Sragen 45,97% kecelakaan terjadi pada responden yang memiliki SIM, dan 65% kecelakaan terjadi pada responden yang tidak memiliki SIM.

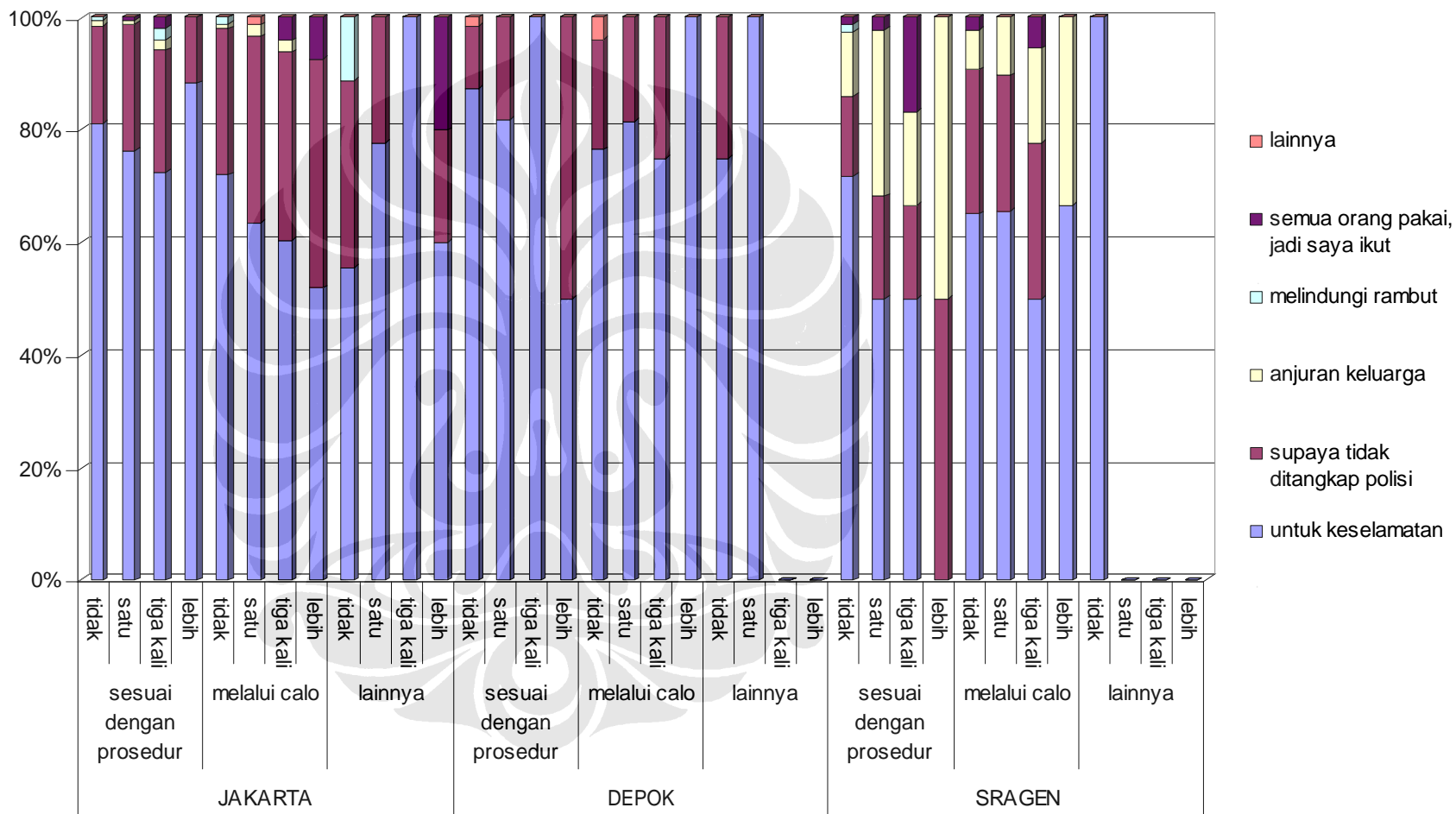
Di Jakarta, responden yang memiliki SIM dan selalu menggunakan helm justru lebih banyak mengalami kecelakaan dibandingkan dengan responden yang tidak memiliki SIM dan selalu menggunakan helm, sebesar 27%. Namun persentase kecelakaan pada kategori ini tetap yang paling tinggi. Di Depok, dari kecelakaan paling banyak terjadi pada responden yang tidak memiliki SIM dan sering menggunakan helm tapi tidak selalu, sebesar 19%. Sedangkan di Sragen, kecelakaan lebih banyak terjadi pada responden yang memiliki SIM dan sering menggunakan helm tapi tidak selalu, sebesar 19,9%. Untuk responden Sragen yang tidak memiliki SIM, kecelakaan banyak terjadi pada responden yang menggunakan helm tergantung keadaan, sebesar 17%.

**Tabel 4.4.3. o Cara Memperoleh SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Persepsi Menggunakan Helm.**

Cara Memperoleh SIM, Kecelakaan yang Dialami		Persepsi Menggunakan Helm		untuk keselamatan	supaya tidak ditangkap polisi	anjaran keluarga	melindungi rambut	Ikut-ikutan	lainnya	Total	
		tidak pernah	selalu								
JAKARTA	sesuai dengan prosedur	tidak pernah	selalu	206	44	3	1	0	0	254	
		satu kali	selalu	132	39	1	0	1	0	173	
		tiga kali	selalu	37	11	1	1	1	0	51	
		> 3 kali	selalu	30	4	0	0	0	0	34	
	Total				405	98	5	2	2	0	512
	melalui calo	tidak pernah	selalu	172	62	2	3	0	0	0	239
		satu kali	selalu	92	48	3	0	0	2	0	145
		tiga kali	selalu	29	16	1	0	2	0	0	48
		> 3 kali	selalu	14	11	0	0	2	0	0	27
	Total				307	137	6	3	4	2	459
	lainnya	tidak pernah	selalu	5	3	0	1	0	0	0	9
		satu kali	selalu	7	2	0	0	0	0	0	9
		tiga kali	selalu	1	0	0	0	0	0	0	1
		> 3 kali	selalu	3	1	0	0	1	0	0	5
	Total				16	6	0	1	1	0	24

Cara Memperoleh SIM, Kecelakaan yang Dialami		Persepsi Menggunakan Helm	untuk keselamatan	supaya tidak ditangkap polisi	anjaran keluarga	melindungi rambut	Ikut- ikutan	lainnya	Total	
DEPOK	sesuai dengan prosedur	tidak pernah	55	7	0	0	0	1	63	
		satu kali	9	2	0	0	0	0	11	
		tiga kali	4	0	0	0	0	0	4	
		> 3 kali	1	1	0	0	0	0	2	
	Total			69	10	0	0	0	1	80
	melalui calo	tidak pernah	39	10	0	0	0	0	2	51
		satu kali	22	5	0	0	0	0	0	27
		tiga kali	6	2	0	0	0	0	0	8
		> 3 kali	2	0	0	0	0	0	0	2
	Total			69	17	0	0	0	2	88
	lainnya	tidak pernah	3	1	0	0	0	0	0	4
		satu kali	2	0	0	0	0	0	0	2
		tiga kali	0	0	0	0	0	0	0	0
		> 3 kali	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total			5	1	0	0	0	0	6
	SRAGEN	sesuai dengan prosedur	tidak pernah	56	11	9	1	1	0	78
satu kali			22	8	13	0	1	0	44	
tiga kali			3	1	1	0	1	0	6	
> 3 kali			0	1	1	0	0	0	2	
Total			81	21	24	1	3	0	130	
melalui calo		tidak pernah	28	11	3	0	1	0	43	
		satu kali	19	7	3	0	0	0	29	
		tiga kali	9	5	3	0	1	0	18	
		> 3 kali	2	0	1	0	0	0	3	
Total			58	23	10	0	2	0	93	
lainnya		tidak pernah	2	0	0	0	0	0	0	2
		satu kali	0	0	0	0	0	0	0	0
		tiga kali	0	0	0	0	0	0	0	0
		> 3 kali	0	0	0	0	0	0	0	0
Total			2	0	0	0	0	0	2	

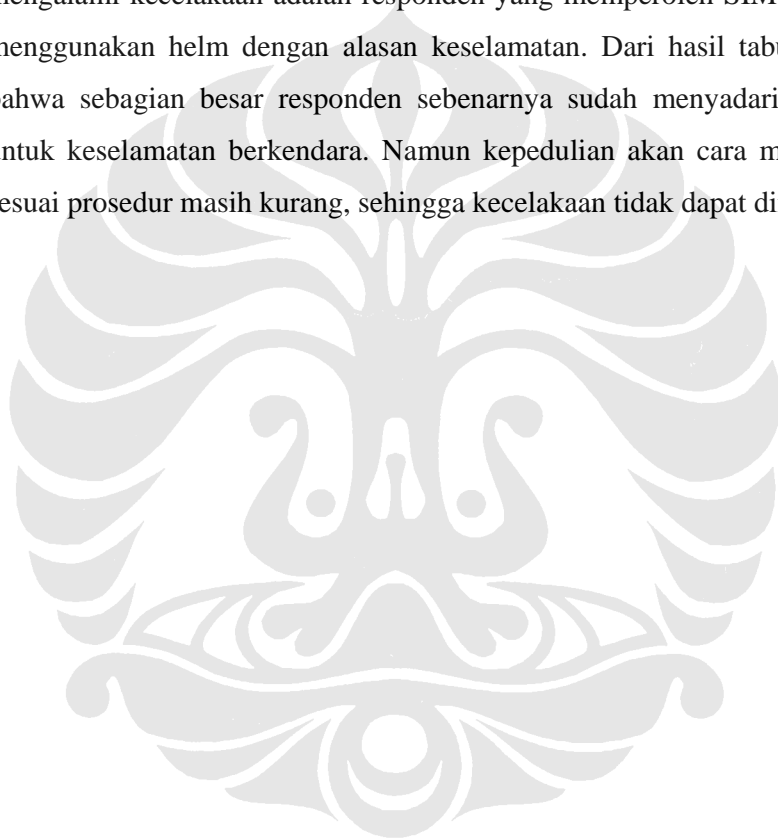
### Cara Memperoleh SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Persepsi Menggunakan Helm



Gambar 4.4.3. o Histogram Cara Memperoleh SIM vs Kecelakaan yang Dialami vs Persepsi Menggunakan Helm

Tabel 4.4.3.o dan gambar 4.4.3.o menunjukkan bahwa di Jakarta, paling tinggi 62,5% kecelakaan terjadi pada kategori perolehan SIM lainnya, yaitu melalui orang dalam maupun secara kolektif. Di Depok, 42% kecelakaan terjadi pada kategori perolehan SIM melalui calo. Sedangkan di Sragen, 53% kecelakaan juga terjadi pada kategori perolehan SIM melalui calo.

Di Jakarta, paling tinggi 45% responden yang mengalami kecelakaan adalah responden yang memperoleh SIM melalui orang dalam maupun secara kolektif dan menggunakan helm dengan alasan keselamatan. Di Depok dan Sragen, lebih dari 32% responden yang mengalami kecelakaan adalah responden yang memperoleh SIM melalui jasa calo dan menggunakan helm dengan alasan keselamatan. Dari hasil tabulasi ini dapat dilihat bahwa sebagian besar responden sebenarnya sudah menyadarinya pentingnya helm untuk keselamatan berkendara. Namun kepedulian akan cara memperoleh SIM yang sesuai prosedur masih kurang, sehingga kecelakaan tidak dapat diminimalisir.



## BAB V

### HASIL DAN ANALISA

#### 5.1. Hasil Pengolahan Data

Pengolahan data dilakukan dengan menggunakan program software excel 2003 dan SPSS V13. Karena data yang akan diolah berupa data nominal, maka digunakan tes chi square nonparametrik untuk membuktikan hipotesis nol ( $H_0$ ) dan hipotesis alternatif ( $H_1$ ). Hipotesis pada uji chi square diantaranya :

$H_0$  : Variabel uji kepedulian pengguna sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas di ketiga wilayah adalah signifikan sama.

$H_1$  : Variabel uji kepedulian pengguna sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas di ketiga wilayah adalah signifikan berbeda.

Sedangkan hipotesis pada uji korelasi diantaranya :

$H_0$  : Faktor daerah tidak mempengaruhi variabel uji kepedulian pengguna sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas.

$H_1$  : Faktor daerah mempengaruhi variabel uji kepedulian pengguna sepeda motor terhadap keselamatan berlalu lintas.

#### Hasil SPSS

Tingkat signifikansi ( $\alpha$ ) diambil sama dengan 0,05. Tingkat signifikansi dalam hal ini berarti mengambil resiko salah dalam mengambil keputusan untuk menolak hipotesis yang benar sebanyak-banyaknya 5% (signifikansi 0,05 adalah ukuran standar yang digunakan dalam penelitian)<sup>6</sup>.

Kesimpulan yang diambil pada uji hipotesis :

Untuk chi square test	: Nilai Signifikansi $< \alpha$ , maka $H_0$ ditolak Nilai Signifikansi $\geq \alpha$ , maka $H_0$ diterima
Untuk koefisien kontingensi	: Nilai Korelasi $< \alpha/2$ , maka $H_0$ ditolak Nilai Korelasi $\geq \alpha/2$ , maka $H_0$ diterima

---

<sup>6</sup> Duwi Priyatno, "Mandiri Belajar SPSS"



### Survey Cross Sectional (Form 1)

Tabel 5.1. a Hasil Tes Chi Square Survey Cross Sectional di Ketiga Wilayah dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai Signififikasi	Sig sama	Sig beda	Nilai Korelasi	Korelasi	Koef Kontingensi
1	Tingkat penggunaan helm		0.000		√	0.000	√	0,136
2	Atribut Keselamatan :							
	• Jaket		0.000		√	0.000	√	0,304
	• Sepatu		0.000		√	0.000	√	0,158
	• Sarung tangan		0.000		√	0.000	√	0,186
	• Jenis helm		0.000		√	0.000	√	0,295
	• Benar tidaknya penggunaan helm		0.000		√	0.000	√	0,148
3	Banyaknya jumlah penumpang		0.000		√	0.000	√	0,09
4	Kondisi lampu		0.000		√	0.000	√	0.182

Hasil uji statistik pada tabel 5.1.a memperlihatkan bahwa tingkat penggunaan helm, penggunaan atribut keselamatan, banyaknya jumlah penumpang, dan kondisi lampu di Jakarta, Depok dan Sragen adalah signifikan berbeda. Hasil uji pada variabel ini menegaskan kesamaan tingkat perbedaan dengan hasil statistik deskriptif pada bab sebelumnya. Tabel tersebut juga menunjukkan bahwa faktor daerah tidak terlalu berpengaruh terhadap seluruh variabel uji. Terbukti dari hasil korelasi seluruh variabel uji yang nilainya lebih cenderung mendekati angka nol dibandingkan dengan angka satu.

## Survey Wawancara (Form 2)

**Tabel 5.1. b Hasil Tes Chi Square Survey Wawancara di Ketiga Wilayah dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian**

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Pengetahuan peraturan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.220
2	Sumber pengetahuan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.502
3	Intensitas mengendarai motor		0.000		√	0.000	√	0.172
4	Alasan menggunakan motor		0.000		√	0.000	√	0.396
5	Kepemilikan SIM C		0.002		√	0.002	√	0.086
6	Cara memperoleh SIM C		0.110	√		0.110	-	-
7	Usia saat memiliki SIM C		0.000		√	0.000	√	0.417
8	Biaya mengurus kepemilikan SIM C		0.000		√	0.000	√	0.406
9	Membawa SIM saat berkendara		0.135	√		0.135	-	-
10	Intensitas mengalami kecelakaan		0.001		√	0.001	√	0.116
11	Intensitas menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0,220
12	Cara mendapatkan helm		0.000		√	0.000	√	0.143
13	Tempat membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.327
14	Biaya membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.191
15	Persepsi menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0,329
16	Persepsi pernah tidak menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0,246
17	Helm yang memenuhi standar		0.000		√	0.000	√	0.322
18	Cara menggunakan helm yang benar		0.000		√	0.000	√	0.145
19	Bagian tubuh rawan luka kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.271
20	Prioritas usaha preventif kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.281

Uji hipotesis tidak dilakukan pada variabel "keinginan membeli helm" dan "sumber pengetahuan tata cara menggunakan helm" survey wawancara pada variabel ini hanya dilakukan di wilayah Depok saja, sehingga tidak dapat dibandingkan dengan dua wilayah lainnya. Berdasarkan tabel 5.1.b didapatkan hasil variabel uji ketiga wilayah yang signifikan sama adalah 'cara memperoleh SIM' dan 'selalu membawa SIM saat berkendara'. Uji hipotesis kemudian dilakukan untuk masing-masing 2 wilayah guna melihat wilayah mana saja yang tingkat kepedulian terhadap keselamatannya adalah signifikan sama.

## JAKARTA & DEPOK

### Survey *Cross Sectional* (Form 1)

Tabel 5.1. c Hasil Tes Chi Square Survey *Cross Sectional* di Jakarta, Depok dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Tingkat penggunaan helm		0.000		√	0.000	√	0,132
2	Atribut Keselamatan :							
	• Jaket		0.000		√	0.000	√	0,307
	• Sepatu		0.002		√	0.002	√	0,035
	• Sarung tangan		0.282	√		0.282	-	-
	• Jenis helm		0.002		√	0.002	√	0,044
	• Benar tidaknya penggunaan helm		0.000		√	0.000	√	0,152
3	Banyaknya jumlah penumpang		0.000		√	0.000	√	0,069

Hasil uji survey *cross sectional* pada wilayah Jakarta dan Depok menunjukkan bahwa penggunaan atribut sarung tangan di kedua wilayah tersebut adalah sama. Faktor daerah paling berpengaruh dalam penggunaan atribut jaket dibandingkan dengan korelasi variabel uji lainnya.

## Survey Wawancara (Form 2)

Tabel 5.1. d Hasil Tes Chi Square Survey Wawancara di Jakarta, Depok dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Pengetahuan peraturan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.185
2	Sumber pengetahuan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.475
3	Intensitas mengendarai motor		0.002		√	0.002	√	0.124
4	Alasan menggunakan motor		0.000		√	0.000	√	0.260
5	Kepemilikan SIM C		0.001		√	0.001	√	0.090
6	Cara memperoleh SIM C		0.490	√		0.490	-	-
7	Usia saat memiliki SIM C		0.000		√	0.000	√	0.210
8	Biaya mengurus kepemilikan SIM C		0.007		√	0.007	√	0.101
9	Membawa SIM saat berkendara		0.164	√		0.164	-	-
10	Intensitas mengalami kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.118
11	Intensitas menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.194
12	Cara mendapatkan helm		0.074	√		0.074	-	-
13	Tempat membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.190
14	Biaya membeli helm		0.004		√	0.004	√	0.099
15	Persepsi menggunakan helm		0.002		√	0.002	√	0.112
16	Persepsi pernah tidak menggunakan helm		0.004		√	0.004	√	0.202
17	Helm yang memenuhi standar		0.000		√	0.000	√	0.123
18	Cara menggunakan helm yang benar		0.002		√	0.002	√	0.112
19	Bagian tubuh rawan luka kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.265
20	Prioritas usaha preventif kecelakaan		0.013		√	0.013	√	0.100

Tabel 5.1.d menunjukkan bahwa di Jakarta dan Depok, variabel 'cara memperoleh SIM', 'membawa SIM saat berkendara', dan cara mendapatkan helm adalah signifikan sama.

## JAKARTA & SRAGEN

### Survey Cross Sectional (Form 1)

Tabel 5.1. e Hasil Tes Chi Square Survey Cross Sectional di Jakarta, Sragen dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Tingkat penggunaan helm		0.014		√	0.014	√	0,033
2	Atribut Keselamatan :							
	• Jaket		0.013		√	0.013	√	0,034
	• Sepatu		0.000		√	0.000	√	0,170
	• Sarung tangan		0.000		√	0.000	√	0,213
	• Jenis helm		0.000		√	0.000	√	0,342
	• Benar tidaknya penggunaan helm		0.883	√		0.883	-	-
3	Banyaknya jumlah penumpang		0.000		√	0.000	√	0,071

Dari tabel 5.1.e dapat dilihat bahwa tingkat kepedulian masyarakat Jakarta dan Sragen terhadap ketepatan penggunaan helm adalah signifikan sama dan faktor daerah memiliki pengaruh yang lebih tinggi terhadap jenis helm dibandingkan dengan korelasi variabel uji lainnya.

## Survey Wawancara (Form 2)

Tabel 5.1. f Hasil Tes Chi Square Survey Wawancara di Jakarta, Sragen dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Pengetahuan peraturan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.184
2	Sumber pengetahuan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.248
3	Intensitas mengendarai motor		0.000		√	0.000	√	0.155
4	Alasan menggunakan motor		0.000		√	0.000	√	0.358
5	Kepemilikan SIM C		0.077	√		0.077	-	-
6	Cara memperoleh SIM C		0.078	√		0.078	-	-
7	Usia saat memiliki SIM C		0.000		√	0.000	√	0.401
8	Biaya mengurus kepemilikan SIM C		0.000		√	0.000	√	0.424
9	Membawa SIM saat berkendara		0.237	√		0.237	-	-
10	Intensitas mengalami kecelakaan		0.614	√		0.614	-	-
11	Intensitas menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.144
12	Cara mendapatkan helm		0.000		√	0.000	√	0.135
13	Tempat membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.276
14	Biaya membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.179
15	Persepsi menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.308
16	Persepsi pernah tidak menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.311
17	Helm yang memenuhi standar		0.000		√	0.000	√	0.314
18	Cara menggunakan helm yang benar		0.008		√	0.008	√	0.102
19	Bagian tubuh rawan luka kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.143
20	Prioritas usaha preventif kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.287

Tabel 5.1.f memperlihatkan bahwa bahwa variabel 'kepemilikan SIM' dan 'intensitas mengalami kecelakaan' adalah signifikan sama untuk wilayah Jakarta dan Sragen.

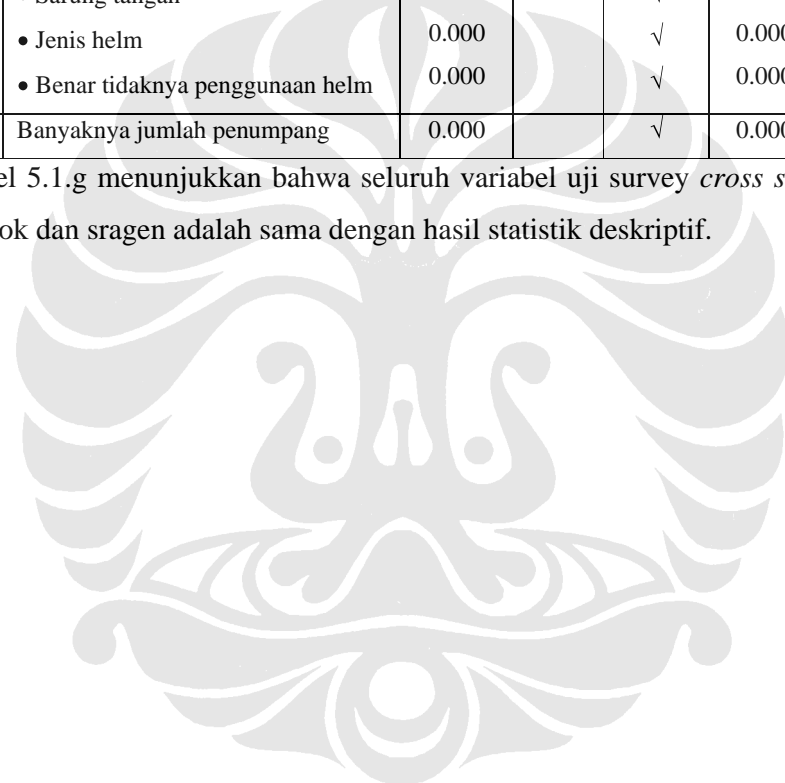
## DEPOK & SRAGEN

### Survey *Cross Sectional* (Form 1)

Tabel 5.1. g Hasil Tes Chi Square Survey *Cross Sectional* di Depok, Sragen dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Tingkat penggunaan helm		0.000		√	0.000	√	0,180
2	Atribut Keselamatan :							
	• Jaket		0.000		√	0.000	√	0,349
	• Sepatu		0.000		√	0.000	√	0,234
	• Sarung tangan		0.000		√	0.000	√	0,276
	• Jenis helm		0.000		√	0.000	√	0,398
	• Benar tidaknya penggunaan helm		0.000		√	0.000	√	0,143
3	Banyaknya jumlah penumpang		0.000		√	0.000	√	0,102

Tabel 5.1.g menunjukkan bahwa seluruh variabel uji survey *cross sectional* pada wilayah Depok dan sragen adalah sama dengan hasil statistik deskriptif.



## Survey Wawancara (Form 2)

Tabel 5.1. h Hasil Tes Chi Square Survey Wawancara di Depok, Sragen dan Korelasi variabel uji terhadap wilayah kajian

No	Variabel uji	Hasil Statistik	Nilai signifi kansi	Sig sama	Sig beda	Nilai Kore lasi	Kore lasi	Koef Konti ngensi
1	Pengetahuan peraturan lalu lintas		0.031		√	0.031	-	-
2	Sumber pengetahuan lalu lintas		0.000		√	0.000	√	0.503
3	Intensitas mengendarai motor		0.008		√	0.008	√	0.179
4	Alasan menggunakan motor		0.000		√	0.000	√	0.359
5	Kepemilikan SIM C		0.198	√		0.198	-	-
6	Cara memperoleh SIM C		0.026		√	0.026	-	-
7	Usia saat memiliki SIM C		0.000		√	0.000	√	0.451
8	Biaya mengurus kepemilikan SIM C		0.000		√	0.000	√	0.526
9	Membawa SIM saat berkendara		0.048		√	0.048	-	-
10	Intensitas mengalami kecelakaan		0.002		√	0.002	√	0.169
11	Intensitas menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.241
12	Cara mendapatkan helm		0.000		√	0.000	√	0.209
13	Tempat membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.492
14	Biaya membeli helm		0.000		√	0.000	√	0.241
15	Persepsi menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.348
16	Persepsi pernah tidak menggunakan helm		0.000		√	0.000	√	0.459
17	Helm yang memenuhi standar		0.000		√	0.000	√	0.369
18	Cara menggunakan helm yang benar		0.000		√	0.000	√	0.216
19	Bagian tubuh rawan luka kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.302
20	Prioritas usaha preventif kecelakaan		0.000		√	0.000	√	0.364

Hasil uji diatas memperlihatkan bahwa variabel 'kepemilikan SIM' untuk wilayah Depok dan Sragen adalah signifikan sama.



## 5.2. Analisa Hasil

Dari hasil uji chi square dapat diketahui bahwa untuk survey *cross sectional*, variabel-variabel yang diuji seluruhnya signifikan berbeda pada ketiga wilayah. Hal ini menunjukkan bahwa hasil uji chi square dan statistik deskriptif adalah sama. Hasil uji koefisien kontingensi untuk survey *cross sectional* menunjukkan bahwa faktor daerah tidak terlalu berpengaruh terhadap seluruh variabel uji. Dari keseluruhan hasil variabel uji kepedulian keselamatan pada data survey *cross sectional* dapat dibuat suatu program keselamatan yang berbeda-beda untuk masing-masing wilayah yang mengacu pada persentase terendah tiap variabel tingkat kepedulian dari statistik deskriptif.

Sedangkan uji chi square pada survey wawancara menunjukkan hasil signifikan sama pada variabel uji 'cara memperoleh SIM' dan 'membawa SIM pada saat berkendara', hal ini berarti hasil persentase statistik deskriptif yang berbeda-beda untuk variabel uji tersebut di ketiga wilayah pada kenyataannya adalah sama. Sedangkan untuk variabel uji lainnya pada survey wawancara hasilnya adalah signifikan beda, artinya hasil ini sama dengan hasil persentase statistik deskriptif. Hasil uji 'signifikan sama' memperlihatkan bahwa tingkat kepedulian masyarakat terhadap keselamatan adalah sama di ketiga wilayah. Dari data ini dapat dibuat suatu prioritas program keselamatan yang identik baik untuk wilayah Jakarta, Depok, dan Sragen. Sedangkan hasil uji 'signifikan beda' menunjukkan bahwa tingkat kepedulian masyarakat terhadap keselamatan adalah berbeda-beda di ketiga wilayah. Perbedaan ini dapat dilihat pada persentase-persentase variabel uji statistik deskriptif yang memperlihatkan seberapa besar tingkat kepedulian masyarakat terhadap keselamatan di masing-masing wilayah. Persentase tingkat kepedulian keselamatan yang rendah diberikan prioritas program keselamatan. Hasil tabulasi-tabulasi data statistik deskriptif derajat 2 dan derajat 3 digunakan untuk memberikan detail kepedulian terhadap keselamatan dan memfokuskan target sasaran program keselamatan. Dari keseluruhan hasil pengolahan data, dapat dibuat beberapa upaya peningkatan program keselamatan di daerah Jakarta, Depok, dan Sragen sebagai berikut:

### 5.2.1. Penerapan Program Keselamatan di Ketiga Wilayah

Uji chi square menunjukkan bahwa variabel 'cara memperoleh SIM' dan 'selalu membawa SIM pada saat berkendara', adalah signifikan sama, artinya program

keselamatan dapat diterapkan serupa di ketiga wilayah. Berdasarkan statistik deskriptif, diketahui untuk variabel 'cara memperoleh SIM' masih ada sekitar 50% pengendara sepeda motor yang memperoleh SIM tidak sesuai dengan prosedur. Masih adanya pengendara sepeda motor yang tidak memperoleh SIM sesuai dengan prosedur merupakan suatu bentuk pelanggaran terhadap UU No. 14 tahun 1992 dan UU No. 44 tahun 1993, sehingga upaya pencegahan yang dapat dilakukan diantaranya :

### **Pemberantasan Calo dan Peningkatan Pelayanan Pembuatan SIM**

Data statistik deskriptif menunjukkan di Jakarta dan Depok yang pengendaranya memperoleh SIM melalui calo mengeluarkan biaya lebih dari 200.000 rupiah untuk memperoleh SIM. Berdasarkan KM 75 tahun 1993, biaya administrasi yang dikeluarkan untuk pembuatan SIM pertama kali adalah sebesar 52.500 rupiah. Pembuatan SIM melalui calo ataupun orang dalam kepolisian jelas menelan biaya diatas biaya resmi. Namun berdasarkan poling pelayanan SIM yang dilakukan oleh divisi monitoring kinerja pelayanan umum dan penguatan daerah di Polda Metro Jaya pada tahun 2001 diketahui bahwa rata-rata responden yang ingin membuat SIM tidak mengetahui biaya resmi pembuatan SIM. Alasan menggunakan calo pada data tersebut diantaranya karena lebih cepat karena tidak perlu mengantri dan lebih efisien.

Mengacu dari data-data diatas diperlukan adanya suatu upaya pemberantasan/razia para calo di tempat-tempat pembuatan SIM. Upaya lain dapat dilakukan dengan menempelkan rincian biaya resmi yang akan dikeluarkan oleh pemohon untuk membuat SIM C dan jadwal serta waktu penyelesaian pembuatan SIM yang ditempelkan pada tempat-tempat pembuatan SIM. Dengan pemberitahuan rincian biaya ini para pemohon akan lebih mempertimbangkan untuk mengeluarkan biaya jauh diatas biaya resmi jika ingin menggunakan jasa calo. Selain itu, peningkatan pelayanan pembuatan SIM juga dapat dilakukan dengan cara pembuatan SIM yang berbasis sistem informasi, sehingga para pemohon tidak perlu mengantri untuk membuat SIM dan proses perolehan SIM akan lebih cepat.

### **Razia Kepemilikan SIM di Jalan Raya**

Berdasarkan hasil uji chi square diketahui bahwa variabel 'selalu membawa SIM pada saat berkendara' adalah signifikan sama. Sedangkan data dari statistik deskriptif menunjukkan lebih dari 80% pengendara sepeda motor di ketiga wilayah sudah selalu

membawa SIM pada saat berkendara. Namun seluruh pengendara sepeda motor tetap dituntut untuk selalu membawa SIM pada saat berkendara karena mengacu pada UU No.14 tahun 1992 yang menyebutkan bahwa "pengemudi sepeda motor yang tidak dapat menunjukkan SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama 2 bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.2.000.000 dan apabila pengemudi tidak memiliki SIM dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.6.000.000. Untuk mencapai target 100% pengemudi selalu membawa SIM pada saat berkendara diperlukan adanya razia kepemilikan SIM C di jalan raya.

### **5.2.2. Penerapan Program Keselamatan di Tiap Wilayah**

Hasil uji chi square menunjukkan bahwa untuk survey *cross sectional*, seluruh variabel uji adalah signifikan berbeda terhadap wilayah kajian. Dan untuk survey wawancara, variabel uji selain 'cara memperoleh SIM' dan 'selalu membawa SIM', juga signifikan berbeda.

#### **1. Jakarta**

Mengacu pada hasil statistik deskriptif, jika dibandingkan dengan wilayah Depok dan Sragen, variabel uji tingkat kepedulian terhadap keselamatan yang paling rendah di Jakarta diantaranya adalah variabel 'pengetahuan mengenai standar helm keselamatan di jalan raya' dan 'pengetahuan tata cara menggunakan helm yang benar'. Berdasarkan buku Panduan Keselamatan Jalan di Kawasan Asia Pasifik yang diterbitkan oleh Asian Development Bank, kampanye atau peblisitas perlu dilakukan untuk meningkatkan pengetahuan pengendara peraturan lalu lintas dan pentingnya keselamatan di jalan raya. Sehingga untuk meningkatkan pengetahuan pengendara sepeda motor di Jakarta mengenai standar helm keselamatan dan tata cara menggunakan helm dapat dilakukan dengan kampanye.

#### **Peningkatan Pengetahuan Keselamatan di Jalan Raya**

Data menunjukkan bahwa rata-rata pengendara yang tidak mengetahui standar helm keselamatan dan tidak mengetahui tata cara menggunakan helm yang benar adalah mahasiswa pria. Selain itu data statistik deskriptif juga menunjukkan sebanyak 89% pengendara sepeda motor di Jakarta tidak terlalu banyak mengetahui secara lengkap tentang peraturan lalu lintas. Sumber pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas di

Jakarta rata-rata diperoleh pengendara sepeda motor melalui media informasi seperti TV dan koran. Sehingga peningkatan pengetahuan mengenai standar helm keselamatan dan tata cara menggunakan helm yang benar akan lebih efektif jika dilakukan melalui kampanye pada media informasi. Untuk sasaran mahasiswa pria, kampanye juga dapat dilakukan melalui media internet dan radio yang mayoritas pendengarnya adalah mahasiswa. Terbukti dengan banyaknya tanggapan mengenai peraturan-peraturan baru lalu lintas ataupun berita-berita seputar sepeda motor di situs-situs sepeda motor seperti Indonesia Honda-Tiger Community dan *motor tiger club*.

## 2. Depok

Tingkat kepedulian terhadap keselamatan di wilayah Depok paling rendah adalah pada variabel ‘penggunaan helm standar’, ‘kepemilikan SIM C’, ‘intensitas selalu menggunakan helm’, ‘penggunaan helm terutama pada perjalanan jarak dekat’, ‘pengetahuan mengenai bagian-bagian tubuh yang rawan luka pada saat terjadi kecelakaan’. Berdasarkan Standar Nasional Indonesia (SNI) 1811-2007 mengenai Helm Pengendara Kendaraan Bermotor Roda Dua, helm yang memenuhi standar keselamatan yang harus digunakan pengendara sepeda motor adalah helm *full face* dan helm *open face*. Untuk mencapai target penggunaan tersebut, upaya yang dapat dilakukan diantaranya :

### **Pengawasan dan Penertiban Hukum terhadap Pengendara Sepeda Motor**

Berdasarkan data statistik deskriptif diketahui bahwa 15% responden yang tidak menyadari pentingnya keselamatan dalam menggunakan helm memilih menggunakan helm karena takut ditangkap polisi. Dan sebanyak 76% responden beralasan tidak menggunakan helm karena perjalanan jarak dekat. Penggunaan helm merupakan atribut mutlak yang harus digunakan para pengendara sepeda motor, tertera pada UU No. 14 tahun 1992. Sehingga diperlukan adanya pengawasan atau razia penggunaan helm standar, serta razia kepemilikan SIM di jalan raya. Untuk penggunaan helm standar, rata-rata yang tidak menggunakan adalah penumpang pria dewasa. Untuk razia kepemilikan SIM lebih banyak difokuskan pada pengendara pegawai swasta pria dan mahasiswa. Selain itu polisi-polisi yang beroperasi di jalan juga sebaiknya ditambahkan terutama pada jalan-jalan kecil (jalan-jalan tikus) yang sering dilalui oleh sepeda motor. Pada jalan-jalan ini pengendara seringkali tidak menggunakan helm karena dianggap bebas dari pengawasan polisi. Pengendara sepeda motor yang tidak menggunakan helm

pada perjalanan jarak pendek di daerah Depok lebih dari 40% adalah mahasiswa pria. Pengawasan, penertiban, penegakan hukum, dan penjatuhan sanksi-sanksi dilakukan untuk menjamin agar pengendara sepeda motor benar-benar mematuhi segala peraturan dan perundang-undangan yang berlaku. Penerapan hal ini akan merubah perilaku serta meningkatkan disiplin pengendara sepeda motor dan mempunyai dampak yang luas terhadap upaya penurunan angka kecelakaan lalu lintas.

### **Peningkatan Pengetahuan Keselamatan**

Peningkatan pengetahuan dapat dilakukan melalui kampanye mengenai bagian-bagian tubuh yang rawan luka pada saat terjadinya kecelakaan. Pengendara harus lebih disadarkan akan pentingnya proteksi bagian-bagian tubuh pada saat mengendarai motor karena minimnya perlindungan dari moda sepeda motor itu sendiri. Data menunjukkan pengendara yang tidak mengetahui bagian-bagian tubuh yang rawan luka pada saat terjadi kecelakaan adalah pegawai swasta dan mahasiswa pria. Pengendara sepeda motor di Depok rata-rata mengetahui tentang peraturan lalu lintas melalui pengalamannya sendiri di jalan raya dan secara otodidak. Sehingga kampanye-kampanye di jalan raya yang menunjukkan gambaran perlunya perlindungan tubuh terhadap bahaya kecelakaan akan sangat efektif jika diterapkan pada wilayah ini.

### **3. Sragen**

Sragen, sebagai daerah rural memiliki karakteristik yang sedikit berbeda dengan wilayah Jakarta dan Depok yang merupakan daerah urban. Hal ini dapat dilihat dari banyaknya pengendara sepeda motor wanita dan pengendara sepeda motor yang berusia 17 tahun ke bawah jika dibandingkan dengan dua wilayah sebelumnya. Tingkat kecelakaan tertinggi juga terjadi pada daerah Sragen. Berdasarkan hasil pengolahan data, tingkat kepedulian terhadap keselamatan yang paling rendah di Sragen adalah pada variabel :

- Penggunaan helm, atribut jaket, sepatu, dan sarung tangan
- Ketepatan dalam penggunaan helm
- Kondisi lampu
- Jumlah penumpang yang melebihi kapasitas
- Pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas
- Batas usia minimal kepemilikan SIM
- Kesadaran penggunaan atribut helm.

Berdasarkan buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat diperlukan pemakaian atribut keselamatan berupa jaket, sepatu, dan sarung tangan demi keamanan dalam berkendara. Selain itu berdasarkan UU No.14 tahun 1992 menyebutkan bahwa “Pengemudi dan penumpang sepeda motor tidak memakai helm pada saat mengendarai dipidana dengan pidana kurungan paling lama 1 bulan atau denda setinggi-tingginya Rp.1.000.000”. Dari data tersebut, upaya yang dapat dilakukan diantaranya :

### **Pengawasan dan Penertiban Hukum terhadap pengendara sepeda motor**

Data statistik deskriptif menunjukkan 26% responden yang tidak menyadari pentingnya keelamatan dalam menggunakan helm memilih menggunakan helm karena takut ditangkap polisi. Dari data ini maka pengawasan oleh polisi kepada pengendara sepeda motor di jalan dianggap akan efektif jika dilakukan di daerah ini. Pengawasan/pemeriksaan yang dapat dilakukan diantaranya :

- Pemeriksaan penggunaan helm dan ketepatan penggunaan helm  
Dari ketiga wilayah kajian, mayoritas pengendara yang tidak menggunakan helm dan menggunakan helm dengan cara yang salah adalah di wilayah Sragen. Rata-rata pengguna yang tidak menggunakan helm di wilayah Sragen adalah penumpang laki-laki dewasa dan yang tidak menggunakan helm secara tepat adalah pengemudi laki-laki dewasa. Sebanyak 64% responden beralasan tidak menggunakan helm karena jarak dekat. Sehingga pemeriksaan di jalan-jaln kecil juga dianggap perlu untuk dilakukan.
- Pemeriksaan penggunaan atribut keselamatan (jaket, sepatu, dan sarung tangan)  
Untuk penggunaan atribut jaket dan sepatu, minoritas penggunaannya adalah pengemudi laki-laki dewasa, sedangkan untuk atribut sarung tangan, sebanyak 50% dari 692 sampel yang tidak menggunakan sarung tangan juga pengemudi laki-laki dewasa.
- Pemeriksaan jumlah penumpang yang melebihi kapasitas  
Dari hasil pengolahan data diperoleh persentase tertinggi pengemudi sepeda motor yang paling banyak memberikan muatan melebihi kapasitas kendaraannya adalah di wilayah Sragen, yaitu pengemudi laki-laki dewasa. Kesadaran akan bahayanya muatan yang melebihi kapasitas pada pengendara sepeda motor perlu lebih ditingkatkan, dimana muatan berlebih akan memicu

ketidakstabilan dari sepeda motor yang dikendarai serta akan sangat membahayakan bagi keselamatan pengemudi maupun penumpang sepeda motor.

- **Pemeriksaan kondisi lampu**

Pemeriksaan kondisi lampu agar selalu menyala pada saat berkendara baik siang maupun malam hari juga perlu dilakukan demi keselamatan pengendara sepeda motor. Penggunaan lampu pada siang hari (*Day Light Running*) pada hakekatnya berguna agar pengemudi sepeda motor dapat terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan lainnya (*conspicuity*)<sup>7</sup>. Penelitian yang mendukung program ini diantaranya penelitian di Swedia yang dilakukan oleh Andersson et al, yang hasilnya penggunaan lampu pada siang hari oleh kendaraan bermotor termasuk sepeda motor dapat menurunkan resiko timbulnya kecelakaan lalu lintas hingga 21%. Namun penerapan di Indonesia justru terkendala oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 tahun 1993 tentang prasarana dan lalu lintas jalan, pasal 74 (1) menyatakan bahwa pengemudi kendaraan bermotor dilarang menyalakan lampu-lampu dan/atau menggunakan lampu selain yang telah diwajibkan kecuali tidak membahayakan atau mengganggu pemakai jalan lain. Hasil pengolahan data pada penelitian ini menyatakan tingkat penggunaan lampu di siang hari oleh pengemudi sepeda motor, khususnya pria, yang paling rendah adalah di Sragen. Sehingga pemeriksaan harus dilakukan secara lebih intensif di daerah ini.

- **Pemeriksaan batas usia kepemilikan SIM**

Berdasarkan PP 44 tahun 1993 pasal 217 (1) dijelaskan bahwa batas minimum kepemilikan SIM C adalah umur 16 tahun. Namun berdasarkan pengolahan data yang telah dilakukan, pada kenyataannya kecelakaan yang dialami oleh responden pengendara sepeda motor Sragen sebagian besar adalah responden yang memiliki SIM pada usia 17 tahun dan 17 tahun kebawah. Karena itulah peningkatan batas usia kepemilikan SIM perlu dilakukan guna meminimalisir kecelakaan akibat faktor labilnya emosi pengemudi sepeda motor remaja. Pengujian pengemudi yang efektif merupakan jalan terbaik untuk menjamin bahwa hanya pengemudi yang aman dan kompeten saja yang berhak mendapatkan SIM. Setelah pengujian dan pelatihan dilakukan, diperlukan juga

---

<sup>7</sup> Tri Tjahjono, "Kajian Pustaka Penggunaan Lampu Sepeda Motor pada Siang Hari Sebagai Bahan Masukan Implementasi di Indonesia"

penyuluhan kepada pengendara sepeda motor dalam rangka menyegarkan ingatan maupun meningkatkan pemahaman terhadap keselamatan lalu lintas jalan.

Dengan semakin meningkatnya jumlah kendaraan sepeda motor, keadaan lalu lintas menjadi lebih sulit untuk dapat dikendalikan. Untuk itu diperlukan suatu sistem pengawasan intensif seperti pengadaan staf untuk pembagian tugas dan pengerahan di jalan-jalan kecil. Selain itu dibutuhkan juga pelatihan khusus untuk memastikan bahwa petugas-petugas polisi lalu lintas memiliki pengetahuan praktis mengenai cara yang terbaik untuk mendapatkan arus lalu lintas yang aman dan pemakaian atribut keselamatan yang tepat.

### **Peningkatan Pengetahuan dan Kesadaran akan Keselamatan**

Dari pengolahan data yang telah dilakukan, diketahui bahwa 87% dari 101 responden Sragen yang mengalami kecelakaan, adalah usia 17 tahun kebawah. Sebanyak 67% pengendara sepeda motor di Sragen mengetahui peraturan lalu lintas melalui orang tua dan media informasi. Selain itu 15% pengendara sepeda motor yang tidak menyadari pentingnya keselamatan dalam menggunakan helm dan tidak takut dengan polisi memilih menggunakan helm karena anjuran keluarga. Peran orangtua dan keluarga sangat berpengaruh untuk meningkatkan penggunaan helm di wilayah ini. Sehingga selain kampanye-kampanye keselamatan di jalan, penyuluhan juga efektif untuk dilakukan di daerah ini. Data statistik deskriptif juga menyebutkan sebanyak 11% pengendara sepeda motor beralasan tidak menggunakan helm karena akan merusak tatanan rambut. Rata-rata pengendara sepeda motor ini adalah pelajar wanita. Dari data-data tersebut dapat dilakukan suatu bentuk peningkatan kesadaran keselamatan seperti :

- Penyuluhan-penyuluhan yang diberikan dengan target sasaran adalah orangtua, mengingat peran orangtua sangat penting di wilayah ini.
- Kampanye yang menggambarkan bahwa helm bukan hanya berguna sebagai hiasan di kepala, namun digunakan sebagai pelindung kepala dan juga rambut jika terjadi kecelakaan.
- Untuk target sasaran pelajar wanita, kampanye dapat juga difokuskan melalui majalah-majalah remaja wanita, acara televisi dan radio yang mayoritas pendengar atau pemirsanya sebagian besar adalah remaja wanita.



### 5.2.3. Pengendalian Pertumbuhan Sepeda Motor (*exposure control*)

Selain dari upaya-upaya yang dilakukan diatas, tingginya angka kepemilikan sepeda motor dewasa ini juga diimbangi dengan meningkatnya angka kecelakaan pengguna sepeda motor (gambar 2.1.a). Kemudahan dalam menggunakan sepeda motor saat ini membuat pertumbuhan sepeda motor menjadi tidak terkendali. Sehingga diperlukan adanya regulasi yang ketat dalam kepemilikan sepeda motor. Contoh : pengendara yang ingin mengemudikan sepeda motor harus memiliki kelengkapan atribut keselamatan yang sesuai standar terlebih dahulu, kepemilikan SIM yang harus sesuai dengan prosedur, pengetahuan yang luas akan peraturan-peraturan lalu lintas yang berlaku, serta pemeriksaan standar keselamatan kendaraan seperti sistem rem, kemudi, ban, dan lampu. Dari keseluruhan upaya diatas diharapkan dapat mengurangi tingkat kecelakaan pengguna sepeda motor di ketiga wilayah dengan sasaran yang lebih fokus.

