

Comprehension of High School Student about Road Marking and Traffic Regulation

PEMAHAMAN SISWA SMA TENTANG ARTI MARKA JALAN DAN PERATURAN LALU LINTAS

Achmad Hercahyo Jatiputro¹⁾, Ika Setiyaningsih²⁾, Gotot Slamet Mulyono³⁾

¹⁾Alumni Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta, Jl. A. Yani Tromol Pabelan Kartasura Tromol Pos 1 Surakarta 57102
e-mail : cahyojatiputro@gmail.com

^{2), 3)} Staf Pengajar Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Surakarta, Jl. A. Yani Tromol Pabelan Kartasura Tromol Pos 1 Surakarta 57102
e-mail : ik4setiya@gmail.com, , E-mail : gotot_sm@yahoo.com

ABSTRACT

The rapid development of Surakarta closely impact on people mobility and transportation in the city. It can be seen from traffic volume increasing on some major roads in Surakarta. At peak hour, traffic in Surakarta is dominated by motorcycle. According to Police Traffic Unit of Surakarta data, the highest ranked accident by the type of mode of transportation is a motorcycle and the highest accident victims in the productive age which is 16-30 years. By education level, the highest number of traffic violations conducted by the level of high school education. Based on this condition it is necessary to do research on the characteristics of high school students who use motorcycles. The focus of this research is to determine high school student understanding of the road markings meaning and traffic regulations. This study uses a questionnaire tools that have previously been tested for validity and reliability. Research sample is high school student of Batik 2 Surakarta with a total sample of 140 respondents.

The results showed that the level understanding to road markings obtained 78 respondents are very understand, 51 respondents including category of understand and as many as 11 respondents do not understand. The results showed that the level understanding to road markings obtained 78 respondents are very understand, 51 respondents including category of understand and as many as 11 respondents do not understand. While the results of the discussion on the understanding of traffic regulations showed the respondents' level of understanding with the three classifications which is very understand there were 121 respondents, 19 respondents are understand classification and classification do not understand as much as 0 respondents.

Keywords: high school student, motorcycle, driver's license, road markings

ABSTRAK

Perkembangan Kota Surakarta yang sangat pesat berdampak erat terhadap mobilitas masyarakat dan transportasi di kota ini. Hal ini dapat dilihat dari bertambahnya volume arus lalu lintas pada beberapa ruas jalan utama di kota Surakarta. Pada kondisi peak hour, lalu lintas di Kota Surakarta didominasi oleh sepeda motor. Menurut data dari SATLANTAS POLRESTA Surakarta, peringkat tertinggi jenis kecelakaan menurut moda transportasi adalah sepeda motor dan korban kecelakaan tertinggi pada usia produktif yaitu 16-30 tahun, dan pelanggaran lalu lintas menurut tingkat pendidikan angka tertinggi adalah pada tingkat pendidikan SMA. Berdasarkan tingkat pendidikan, jumlah pelanggaran lalu lintas tertinggi dilakukan oleh tingkat pendidikan SMA. Berdasarkan kondisi inilah maka perlu dilakukan penelitian tentang karakteristik pelajar SMA yang menggunakan sepeda motor. Fokus penelitian ini adalah ingin mengetahui apakah ada hubungan antara gender, kepemilikan SIM pelajar SMA pengguna sepeda motor terhadap pemahaman arti marka jalan dan peraturan lalu lintas.

Penelitian ini menggunakan alat bantu kuisioner yang sebelumnya sudah diuji validitas dan reliabilitasnya. Sampel penelitian adalah pelajar SMA Batik 2 Surakarta dengan jumlah sampel sebanyak 140 responden.

Dari pembahasan klasifikasi tingkat pemahaman terhadap marka lalu lintas didapatkan data, klasifikasi sangat paham 78 responden, klasifikasi paham 51 responden dan klasifikasi kurang paham 11 responden. Untuk pembahasan pemahaman peraturan lalu lintas didapatkan hasil tingkat pemahaman para responden dengan 3 klasifikasi yaitu sangat paham terdapat 121 responden, klasifikasi paham terdapat 19 responden dan klasifikasi kurang paham sebanyak 0 responden.

Kata kunci : pelajar SMA, sepeda motor, SIM, marka jalan

LATAR BELAKANG

Kota Surakarta terletak di pertemuan antara jalur selatan Jawa dan jalur Semarang-Madiun, yang menjadikan posisinya strategis sebagai kota transit dan tergolong dalam *secondary city* atau kota kelas menengah yang terus berkembang. Perkembangan ini juga mempengaruhi keadaan transportasi yang akan meningkat di Kota Surakarta.

Data yang dihimpun dari Satlantas Polresta Surakarta mengenai statistik kecelakaan lalu lintas yang terjadi di kota Surakarta sepanjang tahun 2013 terjadi 1.000 kecelakaan lalu lintas, yang terdiri dari kecelakaan lalu lintas mobil penumpang 114 kasus, mobil barang 35 kasus, bus 16 kasus, sepeda motor 806 kasus dan kendaraan khusus 29 kasus. Angka kecelakaan lalu lintas tertinggi berdasarkan jenis kendaraan adalah sepeda motor dari data diatas.

Data korban kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis usia sepanjang tahun 2013 yaitu pada usia 0-9 sebanyak tahun 16 orang, 10-15 tahun sebanyak 20 orang, 16-30 tahun sebanyak 243

orang, 31-40 tahun sebanyak 102 orang, 41-50 tahun sebanyak 90 orang dan 50 tahun keatas sebanyak 143 orang. Sedangkan data pelaku kecelakaan lalu lintas berdasarkan jenis usia sepanjang tahun 2013 yaitu pada usia 10-15 tahun sebanyak 24 orang, 16-30 tahun sebanyak 217 orang, 31-40 tahun sebanyak 119 orang, 41-50 tahun sebanyak 27 orang dan 50 tahun keatas sebanyak 73 orang. Data tersebut diatas menunjukkan bahwa korban maupun pelaku kecelakaan lalu lintas angka tertinggi terdapat pada usia produktif 16-30 tahun.

Statistik pelanggaran lalu lintas berdasarkan pendidikan sepanjang tahun 2013 yaitu SMP sebanyak 24 kasus, SMA sebanyak 217 kasus, Perguruan Tinggi 119 kasus. Dari data di atas dapat disimpulkan tingkat pendidikan SMA banyak melakukan pelanggaran lalu lintas karena kurangnya tingkat pemahaman terhadap peraturan lalu lintas yang berupa tentang aturan pembuatan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan kelengkapan kendaraan, pemahaman terhadap rambu lalu lintas dan marka lalu lintas.

Pengertian Marka Lalu Lintas

Menurut Warpani (2002), marka jalan adalah tanda berupa garis, gambar, anak panah dan lambang pada permukaan jalan yang berfungsi mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas. Posisi marka jalan adalah membujur, melintang dan serong. Pemasangan marka pada jalan mempunyai fungsi penting dalam menyediakan petunjuk informasi terhadap pengguna jalan.

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 43 Tahun 1993 tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan Pasal 19 menyatakan :

1. Marka jalan berfungsi untuk mengatur lalu lintas atau memperingatkan atau menuntun pemakai jalan dalam berlalu lintas di jalan.
2. Marka jalan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) terdiri dari :
 - a. marka membujur
 - b. marka melintang;
 - c. marka serong
 - d. marka lambang
 - e. marka lainnya

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan marka jalan adalah suatu tanda yang berada di permukaan jalan atau di atas permukaan jalan yang meliputi peralatan atau tanda yang membentuk garis membujur, garis melintang, garis serong, serta lambang yang berfungsi untuk mengarahkan arus lalu lintas dan membatasi daerah kepentingan lalu lintas.

Peraturan Lalu Lintas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia peraturan adalah ketentuan yang mengikat warga kelompok masyarakat, dipakai sebagai panduan, tatanan, dan kendalikan tingkah laku yang sesuai dan diterima: setiap warga masyarakat harus menaati aturan yang berlaku; atau ukuran, kaidah yang dipakai sebagai tolak ukur untuk menilai atau membandingkan sesuatu

Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menyatakan lalu lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Menurut Warpani (2002) lalu lintas (*traffic*) adalah kegiatan lalu-lalang atau gerak kendaraan, orang, atau hewan di jalanan.

Peraturan lalu lintas yang digunakan dalam pembuatan kuesioner adalah sebagai berikut :

- 1) Penggunaan helm tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat 8.
- 2) Pada saat pemeriksaan di jalan wajib menunjukkan STNK tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat 5 point a.
- 3) Pada saat pemeriksaan di jalan wajib menunjukkan SIM tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat 5 point b.
- 4) Mematuhi rambu, marka tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 106 ayat 4 point a dan point b.
- 5) Penggunaan lampu utama tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 107 ayat 1 dan 2.
- 6) Lajur yang digunakan oleh sepeda motor tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 108 ayat 3.
- 7) Memperlambat kendaraan tercantum dalam Undang-Undang Republik Indonesia No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Pasal 116 ayat 1 dan 2.

- 8) Memodifikasi motor dengan lampu berwarna selain ketentuan tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 23.
- 9) Pemasangan jumlah kaca spion tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 37.
- 10) Suara Knalpot tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 69.
- 11) Kondisi roda ban kendaraan tercantum dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No.55 Tahun 2012 tentang Kendaraan Pasal 73.

Tingkat Pemahaman

Penentuan skoring ilmiah secara umum berpedoman pada aturan Likert dan Gutman. Kedua metode ini memenuhi kaidah ilmiah dalam penentuan dan penilaian skoring suatu instrumen penelitian. Perbedaan mendasar dari kedua metode skoring ini adalah nilai yang diberikan pada instrumen penelitian dimana pada skala Likert dibatasi nilai minimal 1 (satu) sedangkan pada Gutman dibatasi nilai minimal 0 (Nol).

Rumus umum :

$$\begin{aligned} \text{Interval (I)} &= \text{Range (R)} / \text{Klasifikasi (K)} & (1) \\ \text{Range (R)} &= \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah} & (2) \end{aligned}$$

Klasifikasi (K) = 3, adalah banyaknya kriteria yang disusun pada kriteria objektif suatu variabel. Klasifikasi yaitu Sangat Paham, Paham dan Kurang Paham.

Kriteria penilaian = skor tertinggi – interval

Didapatkan klasifikasi tingkat pemahaman marka sebagai berikut:

- a. Klasifikasi Sangat Paham > 4,6669
- b. Klasifikasi Paham, 2,331 ≥ skor ≥ 4,6669
- c. Klasifikasi Kurang Paham < 2,3331

Uji Chi Kuadrat

Menurut Siregar (2012), uji *Chi Kuadrat* dapat dikatakan sebagai uji proporsi untuk dua peristiwa atau lebih dan data berjenis nominal, sehingga datanya bersifat diskrit. Dalam uji *Chi Kuadrat* dihadapkan pada suatu pengujian apakah perbedaan antara frekuensi hasil observasi (disimbolkan fo) dengan frekuensi yang diharapkan oleh peneliti (disimbolkan fe) dari sampel yang terbatas merupakan perbedaan yang signifikan atau tidak.

Rumus :

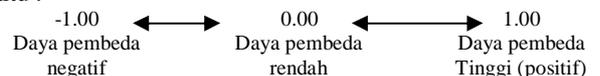
$$\chi^2 = \sum \frac{(fo-fe)^2}{fe} \quad (7)$$

di mana :

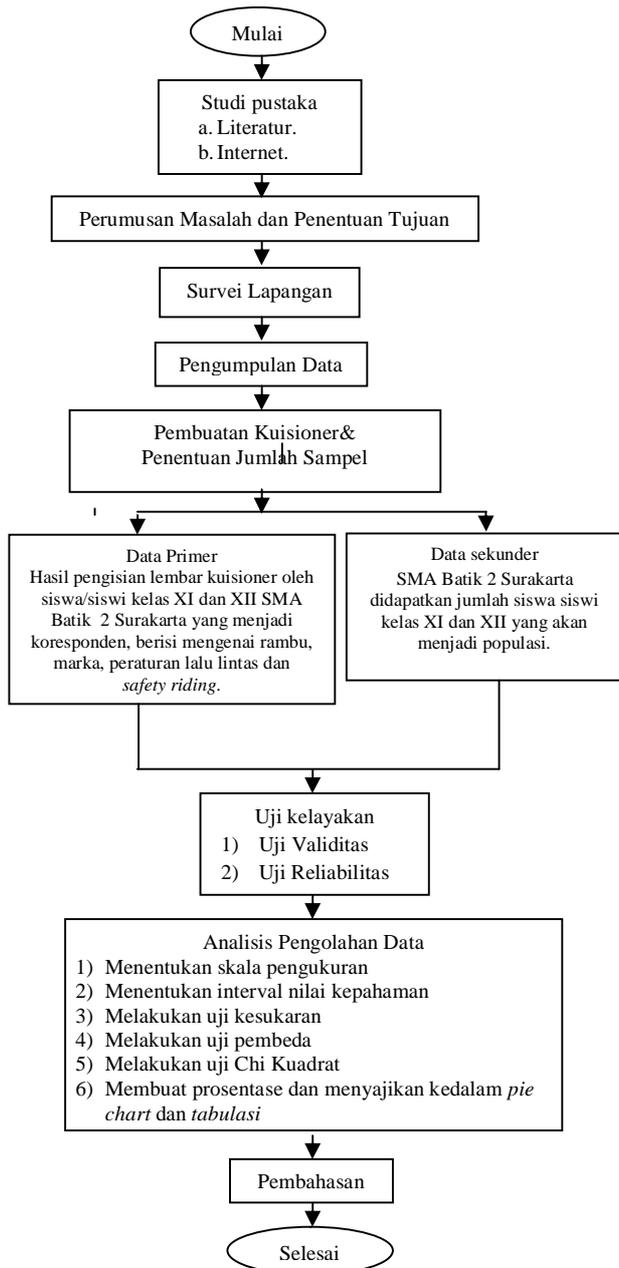
- fo = frekuensi observasi
- fe = frekuensi yang diharapkan (teoretis), bila fe tidak dapat diketahui
- χ^2 = *Chi Kuadrat*

Uji Daya Pembeda

Menurut Arikunto (2013) daya pembeda soal adalah kemampuan suatu soal untuk membedakan antara siswa yang pandai (berkemampuan tinggi) dengan siswa yang bodoh (berkemampuan rendah). Angka yang menunjukkan besarnya daya pembeda disebut indeks diskriminasi, disingkat D (d besar). Seperti halnya indeks kesukaran, indeks diskriminasi (daya pembeda) ini berkisaran antara 0.00 sampai 1.00 bedanya indeks kesukaran tidak mengenal tanda negatif (-), tetapi pada indeks diskriminasi ada tanda negatif (-). Tanda negatif pada indeks diskriminasi digunakan jika sesuatu soal “terbalik” menunjukkan kualitas testee. Yaitu anak pandai disebut bodoh dan anak bodoh disebut pandai. Dengan demikian ada tiga titik pada daya pembeda, yaitu :



METODE PENELITIAN



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

HASIL DAN PEMBAHASAN

Data Diri Responden

1. Jenis Kelamin
 - a. Laki – Laki : 47 Responden = 34 %
 - b. Perempuan : 93 Responden = 66 %
2. Usia
 - a. 16 tahun : 55 responden = 39 %
 - b. 17 tahun : 77 responden = 55 %
 - c. 18 tahun : 8 responden = 6 %
3. Jarak dari Rumah ke Sekolah
 - a. 0 km s/d 5 km : 66 responden = 47 %
 - b. 6 km s/d 15 km : 64 responden = 46 %
 - c. \geq 16 km : 10 responden = 7 %
4. Waktu Pertama Kali Sudah Bisa Mengendarai Sepeda Motor
 - a. < 1 tahun : 16 responden = 11 %
 - b. 1 – 2 tahun : 27 responden = 19 %
 - c. 3 – 4 tahun : 65 responden = 47 %
 - d. \geq 5 tahun : 32 responden = 23 %

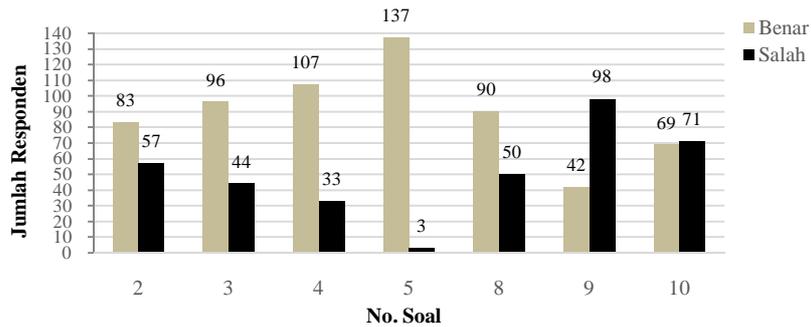
5. Kepemilikan SIM (Surat Ijin Mengemudi)
 - a. Ya : 33 responden = 24 %
 - b. Tidak : 107 responden = 76 %
6. Terkena Tilang
 - a. Ya : 64 responden = 46 %
 - b. Tidak : 76 responden = 54 %
7. Banyak Terkena Tilang
 - a. 1 kali : 40 responden = 62 %
 - b. 2 kali : 16 responden = 25 %
 - c. \geq 3 kali : 8 responden = 13 %
8. Kejadian Terkena Tilang
 - a. Razia Rutin : 36 responden = 55 %
 - b. Diberhentikan Polisi : 29 responden = 45 %
9. Penyebab Terkena Tilang
 - a. Tidak membawa SIM/STNK: 46 responden
 - b. Tidak menggunakan helm : 9 responden
 - c. *Light On* : 2 responden
 - d. Melanggar rambu dan marka : 16 responden
 - e. Lain-lain : 6 responden
10. Pernah Mengalami Kecelakaan
 - a. Ya : 85 responden = 61 %
 - b. Tidak : 55 responden = 39 %
11. Jenis Kecelakaan
 - a. Ringan : 65 responden = 76 %
 - b. Sedang : 17 responden = 20 %
 - c. Berat : 3 responden = 4 %
12. Waktu Terjadinya Kecelakaan
 - a. < 1 tahun : 23 responden = 27 %
 - b. 1 – 2 tahun : 26 responden = 31 %
 - c. 3 – 4 tahun : 28 responden = 33 %
 - b. \geq 5 tahun : 8 responden = 9 %
13. Jenis Sepeda Motor yang Digunakan
 - a. Sepeda Motor Harian Matic : 85 responden
 - b. Sepeda Motor Harian Non Matic : 54 responden
 - c. Sepeda Motor Trail : 1 responden

Tingkat Pemahaman terhadap Marka Lalu Lintas

Hasil kuesioner yang telah disebarluaskan sejumlah 140 kuesioner yang mewakili para pelajar pengguna sepeda motor di SMA Batik 2 Surakarta, didapatkan data seperti terlihat pada Gambar 2. Dari Gambar 2 didapatkan angka kesalahan tertinggi terdapat pada no.9 dan 10. Angka kesalahan tertinggi pada no.9 mempunyai arti batas berhenti pengendara yang diwajibkan, para responden yang menjawab dengan salah diakibatkan karena marka tersebut jarang dilihat ataupun sering dilihat namun tidak peduli dengan arti marka lalu lintas tersebut.

Adapun panduan penentuan penilaian dan skoringnya adalah sebagai berikut :

- Jumlah pilihan = 2
- Jumlah pertanyaan = 7
- Skoring terendah = 0 (pilihan jawaban yang salah)
- Skoring tertinggi = 7 (pilihan jawaban yang benar)
- Jumlah skor terendah = skoring terendah x jumlah pertanyaan = $0 \times 7 = 0$ (0%)
- Jumlah skor tertinggi = skoring tertinggi x jumlah pertanyaan = $1 \times 7 = 7$ (100%)
- $Interval (I) = Range (R) / Klasifikasi (K)$
- $Range (R) = \text{skor tertinggi} - \text{skor terendah} = 100 - 0 = 100\%$
- $Klasifikasi (K) = 3$ yaitu tingkat pemahaman kategori kurang paham, kategori paham dan kategori sangat paham.
- $Interval (I) = R / K = 100\% / 3 = 33,33\%$

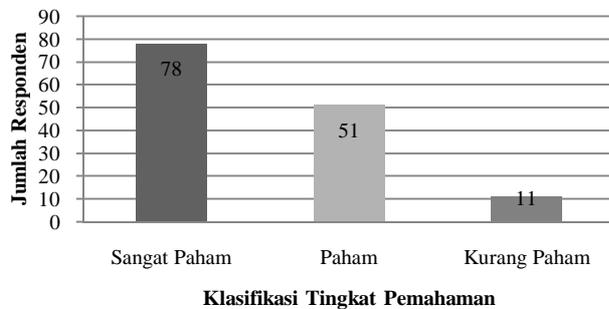


Gambar 2. Hasil penyebaran kuesioner marka lalu lintas

Pengklasifikasian sebagai berikut :

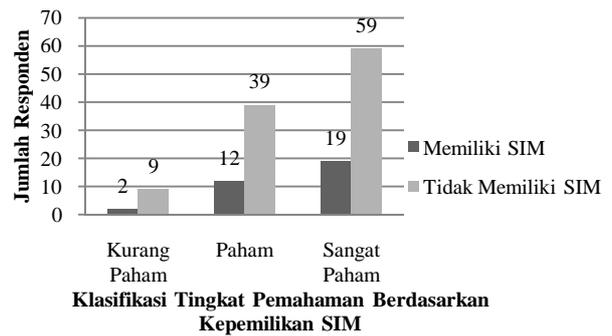
- Klasifikasi Sangat Paham > $(100\% - 33,33\%) = 66,67\%$ dari jumlah soal yaitu $66,67\% \times 7 = 4,6669$
- Klasifikasi Paham, $2,3331 \geq \text{skor} \geq 4,6669$
- Klasifikasi Kurang Paham < $33,33\%$ dari jumlah soal yaitu $33,33\% \times 7 = 2,3331$

Hasil pengklasifikasian tersebut disajikan didalam data berikut ini :



Gambar 3. Klasifikasi tingkat pemahaman marka lalu lintas

Tingkat pemahaman responden terhadap marka lalu lintas adalah klasifikasi sangat paham 78 responden, klasifikasi paham 51 responden dan klasifikasi kurang paham 11 responden. Sedangkan untuk mengetahui tingkat pemahaman berdasarkan atas kepemilikan SIM disajikan dalam gambar berikut ini :

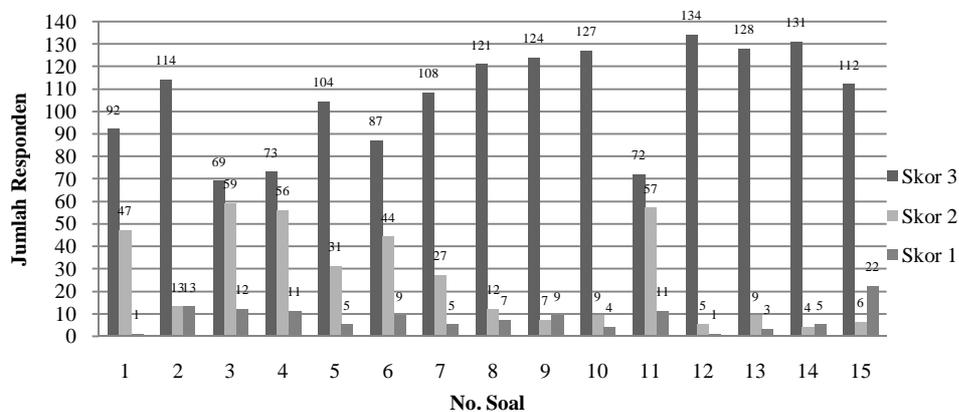


Gambar 4. Klasifikasi tingkat pemahaman marka lalu lintas berdasarkan kepemilikan SIM

Dari Gambar 4 didapatkan mayoritas baik para responden yang memiliki SIM dan tidak memiliki SIM berada pada klasifikasi sangat paham. Diperlukannya kesadaran diri bagi para responden untuk meningkatkan pengetahuan terhadap marka lalu lintas supaya nantinya dalam berkendara merasa aman dan nyaman baik bagi diri sendiri maupun pengguna jalan yang lain.

Tingkat Pemahaman terhadap Peraturan Lalu Lintas

Hasil dari penyebaran kuisisioner yang telah disebarakan sejumlah 140 kuisisioner yang mewakili para pelajar pengguna sepeda motor di SMA Batik 2 Surakarta, yang kemudian dapat diperoleh data pemahaman tentang peraturan lalu lintas, data tersebut didapat berdasarkan sikap yang diambil dalam berkendara apabila sikap yang diambil sesuai dengan peraturan lalu lintas yang ada diberikan skor 3, hanya terkadang sikap itu diambil diberikan skor 2 dan apabila sikap yang tidak sesuai dengan peraturan lalu lintas yang diambil diberikan skor 1. Untuk hasil selengkapnya sebagai berikut :



Gambar 5. Hasil penyebaran kuesioner peraturan lalu lintas

Untuk penilaian terhadap peraturan lalu lintas ini didasarkan atas sikap para responden dalam berkendara sikap mana yang dipilih dan apakah sikap tersebut sudah sesuai dengan peraturan lalu lintas yang ada, dari gambar V.31 tersebut mayoritas responden sudah memiliki sikap yang dalam berkendara sesuai dengan peraturan lalu lintas yang berlaku.

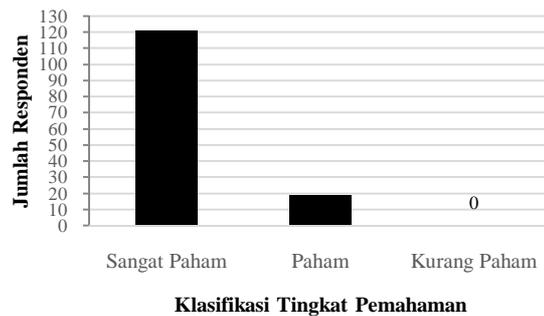
Untuk mengetahui tingkat pemahaman tentang peraturan lalu lintas menggunakan panduan penentuan skoring kriteria kuesioner, dalam peraturan lalu lintas ini menggunakan skala Likert. Adapun panduan penentuan penilaian dan skoringnya adalah sebagai berikut :

- Jumlah pilihan = 3
- Jumlah pertanyaan = 15
- Skoring terendah = 1 (pilihan jawaban yang salah)
- Skoring tertinggi = 3 (pilihan jawaban yang benar)
- Jumlah skor terendah = $1 \times 15 = 15$ ($15/45 \times 100\% = 33,33\%$)
- Jumlah skor tertinggi = $3 \times 15 = 45$ ($45/45 \times 100\% = 100\%$)
- Range (R) = skor tertinggi - skor terendah = $100 - 33,33 = 66,67\%$
- Klasifikasi (K) = 3 yaitu tingkat pemahaman kategori kurang paham, kategori paham dan kategori sangat paham.
- Interval (I) = $R / K = 66,67\% / 3 = 22,22\%$

Pengklasifikasian sebagai berikut :

- Klasifikasi Sangat Paham $> (100\% - 22,22\%) = 77,78\%$ dari jumlah soal yaitu $77,78\% \times 45 = 35,001$
- Klasifikasi Paham, $2,3331 \geq \text{skor} \geq 35,001$
- Klasifikasi Kurang Paham $< (77,78\% - 22,22\%) = 55,56\%$ dari jumlah soal yaitu $55,56\% \times 45 = 25,002$

Hasil pengklasifikasian tingkat pemahaman para responden tentang peraturan lalu lintas disajikan dalam gambar berikut ini :

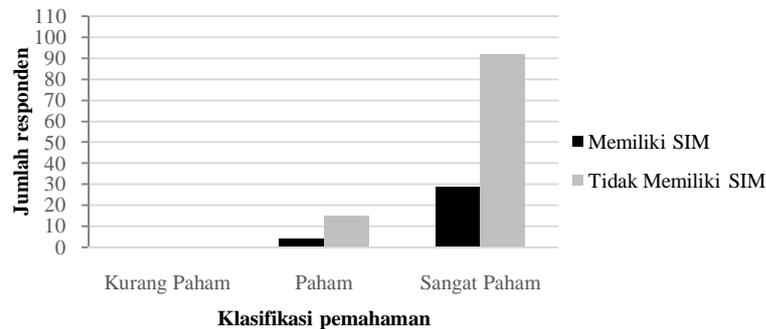


Gambar 6. Klasifikasi tingkat pemahaman peraturan lalu lintas

Dari gambar di atas didapatkan hasil tingkat pemahaman para responden terhadap peraturan lalu lintas dengan 3 klasifikasi yaitu sangat paham terdapat 121 responden, paham terdapat 19 respondendan kurang paham sebanyak 0 responden.

Dalam hasil pengklasifikasian dapat diketahui mayoritas responden termasuk kedalam klasifikasi sangat paham dalam memahami peraturan lalu lintas yang berlaku. Peraturan lalu lintas sangat penting untuk mengatur dan menjaga keselamatan bagi setiap pengendara. Walaupun angka pemahaman lalu lintas relatif besar namun ini tidak sejalan dengan kepemilikan SIM dari setiap responden, SIM merupakan salah satu syarat untuk menjadi pengendara sepeda motor atau moda transportasi lain.

Tingkat pemahaman dalam peraturan lalu lintas ini masih dibedakan menurut kepemilikan SIM, dengan data berikut ini :



Gambar 7. Klasifikasi tingkat pemahaman peraturan lalu lintas berdasarkan kepemilikan SIM

I

Dari gambar di atas didapatkan data mayoritas para responden yang tidak memiliki SIM berada pada klasifikasi sangat paham, hasil tersebut sangat baik menurut teoritis dalam pemahaman peraturan lalu lintas, namun angka pemahaman tersebut tidak sesuai dengan apa yang responden lakukan dengan perilaku responden, karena responden ini tidak memiliki SIM. SIM merupakan salah satu persyaratan yang harus dimiliki untuk para pengendara kendaraan bermotor dalam penelitian ini khususnya sepeda motor.

Hasil Uji Daya Pembeda

Untuk uji pembeda yang terdapat pada marka lalu lintas ini terdapat 1 klasifikasi jelek yaitu terdapat pada soal no.2. Soal no.2 ini menanyakan kepada para responden dengan sikap yang diambil apabila para responden menggunakan sepeda motor dan berkendara menggunakan jalur sepeda tidak bermotor.

Tabel 1. Uji pembeda soal-soal marka lalu lintas

Soal	Jawaban Benar	Jawaban Salah	Jumlah Responden	Daya Pembeda	Klasifikasi
2	83	57	140	0,19	Jelek
3	96	44	140	0,37	Cukup
4	107	33	140	0,53	Baik
5	137	3	140	0,96	Baik Sekali
8	90	50	140	0,29	Cukup
9	42	98	140	-0,40	
10	69	71	140	-0,01	

Untuk soal-soal dari pemahaman peraturan lalu lintas tidak dilakukan uji pembeda karena bentuk jawaban merupakan sikap yang dilakukan dalam menghadapi suatu situasi, apakah sikap yang diambil itu sesuai dengan peraturan lalu lintas yang berlaku atau tidak.

Uji Chi Kuadrat Jenis Kelamin Dengan Tingkat Pemahaman

Tabel 1. Hasil skor tingkat pemahaman laki-laki dan perempuan

Jenis Kelamin	Skor	
	Marka	Peraturan Lalu Lintas
Laki-laki	231	1859
Perempuan	393	3819
Total	624	5678

Tabel 2. Hasil nilai fe

Jenis Kelamin	Skor			
	Marka		Peraturan Lalu Lintas	
	fo	fe	fo	fe
Laki-laki	231	210,31	1859	1913,67
Perempuan	393	413,69	3819	3764,33
Total	624	624	5678	5678

Perhitungan nilai chi kuadrat :

$$X^2 = \sum \frac{(fo-fe)^2}{fe}$$

$$X^2 = \frac{(231-210,31)^2}{210,31} + \frac{(1859-1913,67)^2}{1913,67} + \frac{(393-413,69)^2}{413,69} + \frac{(3819-3764,33)^2}{3764,33}$$

$$X^2 = 2,036 + 1,56 + 1,035 + 0,79 = 5,421$$

Nilai X^2_{tabel} :

Taraf signifikansi (α) = 5 %

$$Df = (baris-1) \times (kolom-1)$$

$$= (2 - 1) \times (7 - 1)$$

$$= 6$$

Didapatkan $X^2_{tabel} = 12,592$.

Maka $X^2_{hitung}(5,421) \leq X^2_{tabel}(12,592)$, maka H_0 diterima. Terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan tingkat pemahaman responden terhadap marka dan peraturan lalu lintas.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

- Dari pembahasan klasifikasi tingkat pemahaman marka lalu lintas didapatkan data, klasifikasi sangat paham 78 responden, klasifikasi paham 51 responden dan klasifikasi kurang paham 11 responden. Sedangkan pemahaman peraturan lalu lintas didapatkan hasil tingkat pemahaman para responden dengan 3 klasifikasi yaitu sangat paham terdapat 121 responden, klasifikasi paham terdapat 19 responden dan klasifikasi kurang paham sebanyak 0 responden.
- Terdapat hubungan yang signifikan antara jenis kelamin dengan pemahaman terhadap marka jalan dan peraturan lalu lintas.

Saran

Dengan mengetahui hasil dari pengisian kuesioner para responden, maka dapat diketahui mana saja variabel yang harus ada penambahan atau perbaikan, yang harus dilakukan, yaitu sebagai berikut :

- Kepada para responden dalam hal ini para pelajar SMA Batik 2 Surakarta diharapkan mampu meningkatkan pemahaman marka lalu lintas dan juga peraturan lalu lintas yang berlaku,

serta diharapkan dapat meningkatkan kemampuan responden dalam *safety riding* supaya dapat merasa aman dan nyaman dalam berkendara.

- Mayoritas dari data karakteristik para responden tidak memiliki SIM baik yang sudah memenuhi persyaratan batas umur yang diperbolehkan ataupun belum diperbolehkan. Bagi yang sudah memenuhi persyaratan umur diharapkan segera untuk membuat SIM supaya dapat memenuhi peraturan lalu lintas yang berlaku, sedangkan bagi yang belum memenuhi persyaratan umur sebaiknya tidak menjadi pengendara sepeda motor sampai batas umur yang ditentukan.
- Kepada pihak sekolah SMA Batik 2 Surakarta diharapkan mampu menjalin hubungan kerjasama dengan pihak SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA untuk melakukan sosialisasi terhadap rambu, marka, peraturan lalu lintas dan *safety riding* kepada seluruh siswa/i SMA Batik 2 Surakarta, bukan hanya terbatas kepada para siswa/i yang mengikuti kegiatan organisasi di sekolah. Pihak sekolah juga diharapkan pihak memberi himbauan kepada para siswa/i yang belum mencukupi umur secara hukum supaya tidak membawa motor ke sekolah.
- Kepada SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA selaku penegak hukum dan pemilik slogan pelopor keselamatan berlalu lintas :
 - Untuk dapat memberikan sosialisasi mengenai arti penting pemahaman rambu lalu lintas, marka lalu lintas, peraturan lalu lintas yang berlaku dan sikap *safety riding* bagi pengendara sepeda motor supaya dapat meningkatkan pengertian dan pemahaman bagi pelaku pengendara sepeda motor yang masih awal guna mengurangi angka pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan lalu lintas.
 - Lebih sering melakukan razia rutin supaya memberikan efek jera bagi para pengguna sepeda motor yang tidak taat pada peraturan yang berlaku.
- Bagi orang tua supaya diberikan pengertian kepada anak terhadap penggunaan sepeda motor yang sesuai batasan umur yang sudah ditentukan oleh peraturan lalu lintas yang berlaku supaya dapat mengurangi angka kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas yang dapat terjadi dan tidak memberikan ijin dan fasilitas bagi anak untuk menjadi pengendara kendaraan bermotor apabila belum mencapai batasan umur yang sudah ditentukan di peraturan lalu lintas.
- Diharapkan juga bagi para pengguna sepeda motor untuk mematuhi rambu, marka dan peraturan lalu lintas yang ada. Serta meningkatkan sikap *safety riding* dalam berkendara sepeda motor.
- Untuk penelitian selanjutnya perlu diperhatikan pemilihan jenis pertanyaan yang lebih rinci supaya bersifat valid dan mempunyai reliabel yang baik butir pertanyaan yang diajukan ke responden. Perlu diperhatikan pula sewaktu para responden mengisi kuesioner agar tidak melewatkan atau tidak mengisi satu soal pun, karena itu akan termasuk kedalam kuesioner yang rusak dan tidak dapat melalui proses perhitungan selanjutnya.

DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S, 2013. *Dasar-Dasar Evaluasi Pendidikan*, Bumi Aksara, Jakarta.
- Departemen Perhubungan. *Buku Petunjuk Tata Cara Bersepeda Motor di Indonesia, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat, Jakarta.*
- Desmita. 2013. *Psikologi Perkembangan*. Bandung: PT. Remaja Rosdakarya Offset.
- Kementerian Perhubungan. 2013. *Perhubungan Darat dalam Angka, Direktorat Jenderal Perhubungan Darat (Edisi IX), Jakarta.*

- Pengurus Pusat Ikatan Motor Indonesia. 2002. *Buku Panduan-Manual Book Safety Riding (Edisi 2), Ikatan Motor Indonesia*.
<http://repository.uinjkt.ac.id/dspace/bitstream/123456789/791/1/94231-Budi%20Suprani-FKIK.pdf>. tanggal 5 Mei 2014.
- <http://repository.unand.ac.id/12657/1/IMG.pdf>. tanggal 5 Mei 2014.
- Republik Indonesia. 1993. *Peraturan Pemerintah Nomor 43, tentang Prasarana dan Lalu Lintas Jalan, Sekretariat Negara, Jakarta*.
- Republik Indonesia. 2009. *Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Sekretariat Negara, Jakarta*.
- Republik Indonesia. 2012. *Peraturan Pemerintah Nomor 55, tentang Kendaraan, Sekretariat Negara, Jakarta*.
- Republik Indonesia. 2013. *Instruksi Presiden, tentang Program Dekade Aksi Keselamatan Jalan, Sekretariat Negara, Jakarta*.
- SATLANTAS POLRESTA SURAKARTA.
- Siregar Syoofian. 2010. *Statistika Deskriptif untuk Penelitian Dilengkapi Perhitungan Manual dan Aplikasi SPSS Versi 17*. Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada.
http://www.researchgate.net/profile/Aswin_Siregar/publication/256366052_MEMBANGUN_MASA_DEPAN_KESELAMATAN_LALU_LINTAS_DI_INDONESIA/file/60b7d5225d41c2671d.pdf. tanggal 5 Mei 2014.
- <http://www.smatik2.com>. tanggal 5 Mei 2014.
- Warpani, Suwarjoko P. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*. Bandung: ITB.
http://www.Wikipedia.org/wiki/Sepeda_motor. tanggal 5 Mei 2014.