

Analisis Karakteristik Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar SMA Di Kecamatan Sirimau*Vemara M Matitaputty¹, V. Johannes², Willy J. Lilipori³**^{1,2}Staf Pengajar Universitas Kristen Indonesia Maluku, Fakultas Teknik, Program Studi Teknik Sipil**Gmail : vemaramatitaputty@gmail.com, vectorjohannes@gmail.com**³Mahasiswa Universitas Kristen Indonesia Maluku, Jalan OT Pattimaipauw Talake - Ambon**Gmail : willylilipori0406@gmail.com***Abstract**

The security, safety, order and smoothness of traffic on the highway are growing day by day. Traffic accidents and violations in Indonesia are getting bigger, especially in adolescence. Traffic police in numbers (2021) reported that the most traffic accidents occurred at the age of 17 - 21 years, 8,746 died from traffic accidents, 17% were at the high school / equivalent level. This needs to be addressed by analyzing in order to reduce the accident rate. The purpose of this writer is to analyze the behavioral characteristics of motorcyclists and how large the percentage of underage motorcyclists in schools, analyze the efforts made by schools against underage motorcyclists. The method used in this research is purposive sampling method with qualitative and quantitative approaches. How to collect data through field surveys and secondary data collection from related agencies (schools) and then analyze them. The factors analyzed are the behavioral characteristics of motorcyclists at school, the percentage of underage motorcyclists at school, and the efforts made by the school. The results obtained from this study are the behavioral characteristics of motorcyclists at school which are most dominated by men at 78% while women are 22% of respondents, students who use underage two-wheeled motorized vehicles are 79% of the total 179 respondents. the use of safety riding is only 173 drivers who use helmets out of a total of 179 drivers, and ownership of SIM C 99% of respondents do not have a SIM C, the efforts made by the school are regulating regulations, appeals as well as prohibiting students who use 2-wheeled motorized vehicles to school.

Keywords: Behavior; Rider; Age; Student; High School**1. PENDAHULUAN**

Jalan di bangun dengan salah satu fungsi utama yaitu membuat orang dan barang dapat berpindah dari suatu tempat ke tempat lain. Fungsi tersebut harus di dukung dengan kondisi jalan yang terencana dengan baik dan tepat (J.Amahoru et al., 2023). Perkembangan kota yang pesat telah berdampak pada kualitas dan kuantitas ruang kota. Pembangunan di kota sering berorientasi pada sistem transportasi dengan moda kendaraan bermotor (A.Pembuain et al., 2023). Keamanan, Keselamatan, Ketertiban dan Kelancaran lalu lintas di jalan raya semakin hari semakin berkembang, seiring dengan populasi kendaraan bermotor serta jumlah penduduk dan kemajuan teknologi, namun tidak di imbangi dengan pembangunan infrastruktur khususnya jalan raya sehingga menimbulkan gangguan pada kelancaran berlalu lintas, apabila tidak dilakukan langkah - langkah strategis guna meningkatkan keselamatan dan peningkatan kepatuhan hukum masyarakat, maka akan menimbulkan kerugian yaitu korban jiwa.

Polisi lalu lintas dalam angka (2021) melaporkan bahwa kecelakaan lalu lintas yang paling banyak terjadi pada Usia 17 – 21 tahun tercatat 8,746 meninggal akibat kecelakaan lalu lintas Sebesar 17% ada pada jenjang SLTA/ Sederajat.

Fenomena yang terjadi pada saat ini adalah banyak kendaraan bermotor yang dikendarai oleh

siswa yang belum mencapai usia 17 tahun pada jenjang sekolah menengah atas (SMA), padahal risiko yang menimpa lebih besar dikarenakan anak yang masih dalam kondisi emosi yang tidak stabil sehingga berbagai pelanggaran lalu lintas dan kecelakaan rentan terjadi. Fenomena ini adalah bentuk kejadian yang banyak terjadi pada kalangan remaja saat ini. Dari hal tersebut maka penulis mengambil judul mengenai **“Analisis Karakteristik Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Pelajar SMA Di Kecamatan Sirimau”**

Memiliki tujuan untuk menganalisis karakteristik perilaku pengendara sepeda motor serta berapa besar persentasi pengendara sepeda motor dibawah umur di Sekolah SMA Negeri 1, SMA Negeri 2 dan SMA Xaverius di Kecamatan Sirimau, Kota Ambon. Dan Menganalisis upaya yang dilakukan oleh pihak sekolah terhadap pelajar pengendara sepeda motor dibawah umur.

2. KAJIAN PUSTAKA**2.1. Lalu Lintas**

Sasambe (2016) menyatakan lalu lintas adalah individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya. Berlalu lintas yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang

dimaksudkan untuk memindahkan kendaraan, orang, atau barang berupa jalan dan fasilitas penumpang.

Lalu lintas adalah sistem komponen. Komponen utama pertama atau sistem *headway* (waktu antara dua kendaraan berturut-turut ketika melewati suatu titik di jalan) mencakup semua jenis transportasi yang ada, yaitu jaringan jalan, aksesori jalan, dan fasilitas jalan termasuk semua jenis prasarana dan sarana angkutan umum. Artinya, memindahkan orang atau barang dari satu tempat dibatasi oleh jarak tertentu ke tempat lain. Adapun Undang-undang Lalu Lintas Nomor 22 Tahun 2009 mengatur tentang pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan.

2.2. Sepeda Motor

Kota yang baik dapat ditandai antara lain, dengan melihat kondisi transportasinya yang harus memberikan kemudahan bagi seluruh masyarakat dalam segala kegiatannya dan tersebar dengan karakteristik fisik yang berbeda pula. Transportasi yang aman dan lancar, selain mencerminkan keteraturan kota, juga mencerminkan kelancaran perekonomian kota. Dengan demikian, transportasi tidak dapat dipisahkan dari kehidupan umat manusia selama hal itu dibutuhkan dalam pendistribusian bahan dan pergerakan aktivitas manusia.

2.3. Pelanggaran Lalu Lintas

Rinto Raharjo (2014) menyatakan pelanggaran lalu lintas adalah penyebab sebagian besar kecelakaan lalu lintas. Hal ini terutama disebabkan oleh faktor manusia pengguna jalan yang tidak mematuhi peraturan lalu lintas. Sebagai moda transportasi yang paling dominan dibandingkan moda transportasi lainnya, jalur darat merupakan moda transportasi yang paling ramai sehingga menimbulkan banyak permasalahan akibat kepadatan lalu lintas.

Penyebab pelanggaran lalu lintas adalah kurangnya kesadaran berlalu lintas, kurangnya pemahaman peraturan lalu lintas, partisipasi, terburu-buru, mengabaikan pengemudi lain, dan sanksi yang kurang tegas. Aturan lalu lintas ditunjukkan untuk menjamin, mendukung, dan menjaga keamanan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas. Polisi lalu lintas bervariasi dalam ketertiban lalu lintas dan kenyamanan berkendara, serta kegiatan diskusi umum yang bertujuan untuk meningkatkan peralatan mengemudi, kualifikasi mengemudi, dan ketertiban untuk memastikan keselamatan pengguna jalan.

Menurut PP RI No. 4 Tahun 1993, pelanggaran lalu lintas adalah setiap pelanggaran yang dilakukan oleh pemakai jalan baik terhadap rambu-rambu lalu lintas maupun dalam cara mengemudi jalan, pengendaraan kendaraan bermotor maupun pejalan kaki. Pasal-pasal 273 s/d 313 UU No.22/2009

mengatur ketentuan pidana berupa kurungan dan atau denda yang dikenakan bagi pelanggar peraturan lalu lintas. Pelanggaran yang dimaksud meliputi antara lain soal aspek kepemilikan kendaraan, kelaikan kendaraan, kepemilikan SIM, tata cara mengemudikan kendaraan, kepatuhan terhadap marka/rambu/sinyal, penggunaan sabuk keselamatan penanganan kecelakaan, asuransi kendaraan/awak angkutan umum, dll.

2.4. Pengendara Dibawah Umur

Sadono (2016) menyatakan saat menggunakan sepeda motor, remaja biasanya cenderung melanggar aturan dan tidak disiplin atas segala perilaku yang tidak wajar saat berkendara. Ada hal-hal negatif yang dapat mengubah perilaku karena dorongan batin untuk melakukan sesuatu yang menyimpang. Pada dasarnya, setiap orang yang melanggar hukum memiliki dorongan untuk melanggar aturan dalam situasi tertentu. Pengendara sepeda motor di bawah usia setiap tahun sering bertambah karena tidak bisa menahan keinginan untuk menyimpang dari individu.

Hal ini terjadi karena segala tindakan yang dilakukan tidak lepas dari berbagai pengaruh, baik internal maupun eksternal. Banyaknya dampak juga menambah jumlah pengendara sepeda motor di bawah umur. Bahkan pengendara sepeda motor di bawah umur melengkapi ketidakteraturan dalam kehidupan orang yang mengemudi. Meskipun semua orang tua perlu tahu bahwa mereka harus memiliki SIM untuk menggunakan sepeda. Namun, kelalaian ini membuat pengendara sepeda motor di bawah umur tidak lagi terelakkan dalam kehidupan.

2.5. Pergerakan

Beberapa definisi terkait pergerakan dan perjalanan menurut *Ortuzar* dan *Willumsen* (2011) antara lain sebagai berikut :

1. Perjalanan didefinisikan sebagai suatu pergerakan satu arah dari titik asal ke titik tujuan. Biasanya diprioritaskan pada pergerakan yang menggunakan moda kendaraan bermotor;
2. Pergerakan *Home-Based*, yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa rumah dari pelaku perjalanan merupakan asal maupun tujuan pergerakan;
3. Pergerakan *Non Home-Based*, yaitu pergerakan yang menunjukkan bahwa ujung pergerakan bukanlah rumah pelaku pergerakan;
4. Produksi pergerakan (*Trip Production*), didefinisikan sebagai asal dan tujuan dari sebuah pergerakan *Home-Based* atau sebagai asal dari perjalanan *Non Home-Based*;
5. Tarikan pergerakan (*Trip Attraction*),

didefinisikan sebagai akhir bukan rumah untuk pergerakan *Home-Based* atau sebagai tujuan dari suatu pergerakan *Non Home-Based*;

6. Bangkitan pergerakan (*Trip Generation*), adalah total jumlah pergerakan yang ditimbulkan oleh rumah tangga dalam suatu zona, baik *Home-Based* maupun *Non Home-Based*.

2.6. Karakteristik Perjalanan

Menurut *Ortuzar* dan *Willumsen* (2011) karakteristik perjalanan akan bergantung pada faktor-faktor berikut :

a. Maksud Pergerakan

Dalam kasus pergerakan *Home-Based*, terdapat lima kategori tujuan pergerakan, yaitu pergerakan kerja, pergerakan sekolah atau kuliah (pendidikan), pergerakan belanja, pergerakan sosial dan rekreasi, serta pergerakan lainnya.

b. Waktu

Terkadang pergerakan dikategorikan kepada periode pergerakan *peak* dan *off peak*. Proporsi pergerakan dengan maksud berbeda biasanya sangat bervariasi dengan waktu dalam sehari.

c. Karakteristik Orang

Klasifikasi lainnya adalah perilaku pergerakan individu. Perilaku ini dipengaruhi oleh karakteristik sosial dan ekonomi. Kategori yang digunakan adalah tingkat pendapatan, kepemilikan kendaraan, ukuran rumah tangga, dan sebagainya.

2.7. Perilaku Perjalanan

Pola perjalanan di daerah perkotaan/urban dipengaruhi oleh tata letak pusat-pusat kegiatan perkotaan (permukiman, komersial, perkantoran, sekolah, rumah sakit, dan lain- lain). Pola perjalanan dibentuk oleh tiga hal, yaitu frekuensi perjalanan, tujuan perjalanan, dan moda perjalanan. Perilaku perjalanan berkaitan dengan perilaku manusia dalam menentukan pola perjalanan yang akan dilakukan, dengan terlebih dahulu memutuskan pola aktivitas sehari-hari. Menurut *Kitamura* (2010) aspek perilaku perjalanan yang dapat terukur dibagi dalam empat komponen, yaitu: frekuensi perjalanan (*travel frequency*), waktu tempuh perjalanan (*travel time*), biaya perjalanan (*travel cost*), dan jarak tempuh perjalanan (*travel distance*).

Permintaan perjalanan merupakan turunan dari permintaan aktivitas, di mana individu menyusun jadwal aktivitas sehari-hari terlebih dahulu, kemudian muncul keputusan dalam menentukan pola aktivitas dan perjalanan yang akan dilakukan. Aktivitas dikelompokkan menjadi enam kategori yaitu:

aktivitas bekerja, aktivitas rumah tangga di luar rumah, aktivitas rumah tangga di dalam rumah, rekreasi, aktivitas luang di dalam rumah, dan keperluan pribadi di luar rumah. Adapun kaitannya terhadap aspek waktu, pola aktivitas harian dapat dibedakan menjadi aktivitas hari kerja (*weekdays*) dan aktivitas akhir pekan (*weekend*). *Agarwal* (2004). Perbedaan pola aktivitas pada hari kerja dan akhir pekan, mempengaruhi pola perjalanan seseorang, sehingga perilaku perjalanannya pun berbeda.

Menurut *Levinson* (1997) aspek ekonomi juga turut mempengaruhi perilaku perjalanan individu dalam rumah tangga, diantaranya adalah aspek pendapatan, aspek pengeluaran rumah tangga, status pekerjaan, dan jenis pekerjaan.

Terdapat beberapa faktor yang dapat mempengaruhi perjalanan anak ke sekolah yaitu berupa :

1. Ketersediaan teknologi transportasi berupa kendaraan bermotor;
2. Adanya keinginan orang tua untuk mendapatkan pendidikan yang baik, meskipun harus melakukan perjalanan yang jauh;
3. Keterbatasan waktu, dimana orang akan melakukan perjalanan yang cepat karena dibatasi oleh waktu;
4. Adanya resiko yang mungkin terjadi pada anak-anak yang melakukan perjalanan ke sekolah.

2.8. Metode Deskriptif

Metode penelitian deskriptif menurut *Sugiyono* (2018, hlm. 86) adalah suatu penelitian yang dilakukan untuk mengetahui nilai variabel mandiri, baik satu variabel atau lebih (*independen*) tanpa membuat perbandingan atau menghubungkan dengan variabel lain. Artinya penelitian ini hanya ingin mengetahui bagaimana keadaan variabel itu sendiri tanpa ada pengaruh atau hubungan terhadap variabel lain seperti penelitian eksperimen atau korelasi. Dengan kata lain penelitian deskriptif mengambil masalah atau memusatkan perhatian kepada masalah-masalah sebagaimana adanya saat penelitian dilaksanakan, hasil penelitian yang kemudian diolah dan dianalisis untuk diambil kesimpulannya.

2.9. Deskriptif Kuantitatif (Analisis Statistik Deskriptif)

Pendekatan yang digunakan ialah pendekatan kuantitatif. Penelitian kuantitatif merupakan penelitian yang bermula dari suatu teori menuju bentuk perolehan suatu data numerik di lapangan. Pendekatan penelitian merupakan salah satu aspek

penting dalam melaksanakan kegiatan penelitian. Pendekatan penelitian kuantitatif disebut juga pendekatan *positivistic*. Menurut Sugiyono (2019, hlm. 23) mengemukakan “pendekatan kuantitatif dapat diartikan sebagai metode penelitian yang berlandaskan pada filsafat *positivisme*, digunakan untuk meneliti pada populasi atau sampel tertentu, Teknik pengambilan sampel pada umumnya dilakukan secara acak, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif/statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan”. Pendekatan kuantitatif ini digunakan dengan tujuan untuk mendapatkan informasi berdasarkan hasil pengukuran dari instrumen yang telah divalidasi.

Analisis deskriptif kuantitatif yang dimaksud adalah analisis statistik deskriptif. Analisis statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan dalam menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data yang telah terkumpul. analisis ini bertujuan untuk memberikan gambaran atau mendeskripsikan data dalam variabel yang dilihat dari nilai rata – rata (*mean*), minimum, maksimum dan standar deviasi. statistik deskriptif adalah statistik yang digunakan dalam mendeskripsikan data menjadi informasi yang lebih jelas serta mudah dipahami.

2.10. Populasi Penelitian

Populasi adalah objek, keseluruhan anggota sekelompok orang, organisasi, atau kumpulan yang telah dirumuskan oleh peneliti dengan jelas. Atau pengertian populasi adalah keseluruhan data yang menjadi pusat perhatian seorang peneliti dalam ruang lingkup dan waktu yang telah ditentukan. (Sugiyono, 2017). Populasi yang penulis gunakan sebagai objek penelitian adalah siswa SMA di Kelurahan Nusaniwe yakni pada SMA Negeri 12 Kelurahan Nusaniwe Ambon, SMA Negeri 6 Kelurahan Amahusu Ambon, dan SMA Negeri 10 di Negeri Latuhalat Ambon.

2.11. Sampel Penelitian

Sampel adalah bagian dari jumlah dan karakteristik yang dimiliki oleh populasi tersebut. Sehingga sampel merupakan bagian dari populasi yang ada, sehingga untuk pengambilan sampel harus menggunakan cara tertentu yang didasarkan oleh pertimbangan- pertimbangan yang ada (Sugiyono, 2017). Penetapan sampel yang digunakan jenis metode *purposive sampling*. Kuesioner diberikan kepada siswa/i SMA di Kecamatan Nusaniwe Tepatnya pada sekolah – sekolah yang dipilih.

2.12. Metode Purposive Sampling

Metode yang digunakan adalah Metode *Purposive Sampling*.

Purposive sampling merupakan sebuah metode *sampling non random* sampling dimana periset memastikan pengutipan ilustrasi melalui metode menentukan identitas spesial yang cocok dengan tujuan riset sehingga diharapkan bisa menanggapi kasus riset.

Bersumber pada uraian *Purposive Sampling* tersebut, terdapat 2 perihal yang sangat berarti dalam memakai metode sampling tersebut, ialah *non random sampling* serta menentukan karakteristik spesial cocok dari hasil riset oleh periset itu sendiri. Tidak hanya itu, *Purposive sampling* bagi para pakar bagaikan berikut : (Sugiyono, 2010) : Menurut Sugiyono (2010) pengertiannya merupakan metode guna memastikan ilustrasi riset dengan sebagian pertimbangan tertentu yang bertujuan supaya informasi yang diperoleh nantinya dapat lebih representatif.

Adapun tujuan terpenting dari pengambilan sampel dengan cara ini ialah (Arikunto, Suharsimi, 2002).

1. Berpusat pada ciri tersendiri dari sebuah populasi yang menarik, yang hendak membolehkan periset menanggapi persoalan riset;
2. Sampel yang diteliti di harapkan tidak mewakili populasi, namun periset yang mengejar desain riset tata cara kualitatif ataupun kombinasi, perihal ini tidak dikira sebuah kelemahan.

Kelebihan *Purposive Sampling*.

1. Sampel terpilih merupakan sampel yang sesuai dengan tujuan;
2. Teknik ini ialah metode yang mudah untuk dilaksanakan;
3. Sampel terpilih umumnya merupakan orang atau personal yang gampang ditemui ataupun didekati oleh periset.

Kekurangan *Purposive Sampling*.

1. Tidak terdapat jaminan kalau jumlah sampel yang digunakan representatif dalam segi jumlah;
2. Dimana tidak sebaik *sample random sampling*;
3. Bukan termasuk tata cara *random sampling*;
4. Tidak dapat digunakan generalisasi untuk mengambil kesimpulan statistik.

2.13. Penelitian Terdahulu

1. Tinjauan Perilaku Anak Dibawah Umur Dalam Berkendara (studi kasus bangkinang kota) (2022) Tujuan : Untuk mengetahui gambaran pelanggaran lalulintas oleh anak dibawah umur di Bangkinang Kota, Untuk mengetahui perilaku

kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas, Untuk mengetahui faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur diBangkinang Kota, Metodologi : Analisis statistik deskriptif dan Analisis wawancara, Hasil : Perilaku kepatuhan anak dibawah umur tentang keselamatan berlalu lintas masih sangat kurang, dengan hasil mean tertinggi pada kuesioner 4,03 yaitu menggunakan kendaraan dibawah umur 17 tahun. Hal ini dikarenakan perilaku terencana terhadap suatu peristiwa yang mereka hadapi dipengaruhi oleh tiga variabel yaitu, sikap, persepsi norma, dan persepsi kontrol perilaku Faktor penyebab pelanggaran lalu lintas oleh anak dibawah umur disebabkan oleh 2 faktor. Yaitu faktor teman sebaya, adanya dorongan dari teman sebaya yang memiliki emosi yang belum stabil dapat menyebabkan anak dibawah umur tersebut melakukan pelanggaran dan faktor kurangnya pemahaman terhadap keselamatan lalu lintas. Hal inilah yang menjadi faktor penyebab pelanggaran anak dibawah umur di Bangkinang Kota.

2. Karakteristik Perilaku Perjalanan Pelajar Sekolah Menengah Atas Swasta Di Bandar Lampung(2018) Tujuan : Mengetahui besarnya potensi bangkitan pergerakan yang dilakukan pelajar sekolah menengah atas di kota Bandar Lampung, menganalisa faktor yang mempengaruhi bangkitan pergerakan menuju sekolah menengah atas swasta di Bandar Lampung. Metodologi : Analisis data yang digunakan adalah metode deskriptif. Metode deskriptif merupakan metode dalam meneliti status kelompok manusia, suatu objek, suatu set kondisi, suatu sistem pemikiran, ataupun, suatu kelas peristiwa pada masa sekarang. Metode deskriptif bertujuan untuk membuat deskripsi, gambaran, atau lukisan secara sistematis, faktual dan akurat mengenai fakta-fakta, sifat-sifat serta hubungan antar fenomena yang diselidiki. Hasil : Moda Perjalanan yang paling banyak digunakan untuk tujuan sekolah adalah kendaraan pribadi yaitu sepeda motor dan mobil pribadi dengan pengguna sepeda motor sebesar 56,8% dan pengguna mobil pribadi sebesar 19,7%. Sedangkan untuk kendaraan umum penggunaan angkutan umum hanya sebesar 2,1%, Dalam memilih moda perjalanan, siswa laki-laki lebih dominan sebagai pengendara dibanding dengan siswa perempuan., faktor terbesar yang mempengaruhi bangkitan perjalanan siswa adalah belajar (70%), sedangkan faktor lain yang mempengaruhi bangkitan perjalanan siswa adalah bimbel/les (12%), makan (3%), berbelanja (3%), bermain/social (8%), beribadah (0,5%),

olahraga(3%), dan lain-lain (0,5%).

3. Studi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Di Kota Makassar (2013) Tujuan : Menganalisis karakteristik Pengguna Sepeda Motor Di Kota Makassar Menganalisis perilaku pengendara sepeda motor antara usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan tingkat penghasilan terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Metodologi : Metode Analisis regresi logistic dalam menggunakan program *statistic program for special science* (SPSS) Hasil : Tingkat signifikansi 0,000 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara usia pengendara dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas, Tingkat signifikansi 0,023 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat Pendidikan dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Semakin tinggi Tingkat pendidikan pengendara peluang untuk memiliki persepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1,506 kali setiap kenaikan tingkat pendidikan.

3. METODE PENELITIAN

3.1. Bagan Alir Penelitian



Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

3.2. Waktu Dan Lokasi Penelitian

Waktu yang ditentukan dari bulan Oktober sampai dengan bulan November tahun 2023. Berlokasi

pada Kecamatan Sirimau, Kelurahan Uritetu, Kota Ambon.



Gambar 2. Lokasi Penelitian
(Sumber: Google Earth, 2023)

3.3 Teknik Pengumpulan Data

Data yang digunakan berupa data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung di lapangan :

1. Data kuesioner Siswa

Data kuesioner tersebut merupakan pertanyaan yang diajukan kepada pelajar Sekolah Menengah Atas (SMA) yang sekolahnya dipilih, yaitu SMA Negeri 1 Kota Ambon, SMA Negeri 2 Kota Ambon, dan SMA Xaverius Kelurahan Uritetu, Kota Ambon. Pertanyaan tersebut berkaitan dengan karakteristik perilaku pengendara.

2. Data pelajar yang menggunakan kendaraan.

Pengambilan data pelajar ini dengan cara pengamatan langsung di lapangan yang dilakukan oleh peneliti dengan cara pencacahan/mencatat pelajar yang datang atau pulang menggunakan kendaraan di SMA Negeri 1, 2 dan Xaverius di Kecamatan Sirimau Kota Ambon. Dengan pengambilan datanya berlangsung selama 9 hari dari hari jumat 20 oktober – hari kamis 09 november 2023 pada pukul 06.20 – 15.00 wit.

3. Data Wawancara

Pengumpulan data wawancara dilakukan dengan mewawancarai Kepala Sekolah pada ketiga SMA yang sekolahnya dipilih yaitu SMAN 1, 2, SMA Xaverius di Kecamatan Sirimau Kota Ambon. Dimana wawancara ini berkaitan dengan upaya yang dilakukan oleh sekolah terkait pelajar yang menggunakan kendaraan bermotor roda 2 ke sekolah dengan data yang ditanyakan yaitu :

- Apakah sudah ada Peraturan dari sekolah terkait pelajar yang membawa kendaraan bermotor roda 2 ke Sekolah?
- Apakah Bapak/Ibu tahu mengenai peraturan pelajar membawa kendaraan bermotor roda 2 ke sekolah?

Data sekunder merupakan sumber data yang diperoleh peneliti secara tidak langsung melalui

media perantara yaitu :

1. Data Jumlah Pelajar

Data sekunder didapat dari instansi yang berkaitan dengan penelitian yaitu sekolah. Data didapatkan dari sekolah menengah atas (SMA) pada SMAN 1 Kota Ambon, SMAN 2 Kota Ambon, dan SMA Xaverius Kelurahan Uritetu, Kota Ambon. Data yang diambil adalah data jumlah pelajar.

2. Jurnal (Referensi)

Jurnal tersebut digunakan untuk mendapat kejelasan konsep yang berisikan tentang dasar teori serta rumus – rumus perhitungan yang dapat mendukung tugas akhir ini.

3.4 Teknik Analisa Data

Teknik analisa yang digunakan dalam jenis penelitian kualitatif ini adalah Analisa statistik deskriptif kuesioner dan analisis wawancara, yaitu dengan menyaring seluruh data sehingga ditemukan data baru, penting dan mempunyai nilai.

- Untuk menjawab karakteristik perilaku pengendara sepeda motor serta berapa besar persentasi pengendara sepeda motor dibawah umur di sekolah di Kecamatan Sirimau, Kota Ambon di Analisis dengan cara statistik deskriptif. Analisis data ini digunakan dalam menganalisis data dengan cara mendeskripsikan atau menggambarkan data dari hasil kuesioner dan hasil pengamatan langsung yang telah terkumpul. Selanjutnya data ditampilkan dalam bentuk tabel dan grafik kemudian dilihat berapa besar nilai persentasi menjawab tersebut;
- Analisis secara deskriptif kuantitatif data yang digunakan untuk menjawab bagaimana upaya yang dilakukan oleh sekolah terhadap pelajar pengendara sepeda motor dibawah umur dengan data yang ditanyakan dalam bentuk kuesioner dan data wawancara kepada Kepala Sekolah dari masing – masing Sekolah. selanjutnya, dilakukan analisis deskriptif datanya dan disajikan dalam bentuk persentasi menjawab.

4. HASIL DAN PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Lokasi berlangsung pada tiga tempat yang pertama pada SMAN 1 Ambon terletak di Jl. Raya Pattimura No.28, dengan jumlah siswa keseluruhan pelajar sebanyak 1395 pelajar. Lokasi yang ke 2 pada SMAN 2 Ambon terletak di Jl. Jan Paays, dengan jumlah siswa keseluruhan pelajar sebanyak 1186 pelajar, Lokasi yang ke 3 pada SMA Xaverius Ambon terletak pada Jl. Raya Pattimura No.28. dengan jumlah siswa keseluruhan sebanyak 357 pelajar.

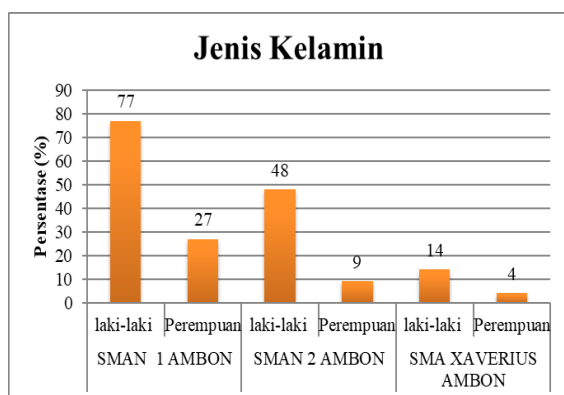
4.1.1 Hasil Rekap Karakteristik Responden Berdasarkan JenisKelamin, Usia, Kelas, dan

Kepemilikan SIM

Berikut ini adalah hasil rekap deskriptif kuesioner yang menjelaskan beberapa identitas responden yang memberikan tanggapan terhadap kuesioner yang telah dilakukan. Adapun rekap karakteristik responden berdasarkan kepemilikan SIM yang diklasifikasikan sebagai berikut :

1. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Jenis Kelamin.

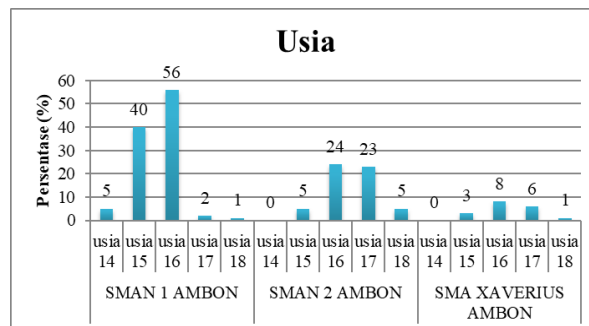
Profil Responden Berdasarkan Jenis Kelamin Setelah dilakukan rekap analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 179 responden kuesioner terdiri dari 78% responden laki-laki dan 22% responden perempuan. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini di dominasi oleh laki - laki. berikut dapat dilihat pada gambar 3 dibawah ini.



Gambar 3. Grafik Hasil Rekap Karakteristik Responden Kepemilikan Sim Berdasarkan Jenis Kelamin.

2. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Usia.

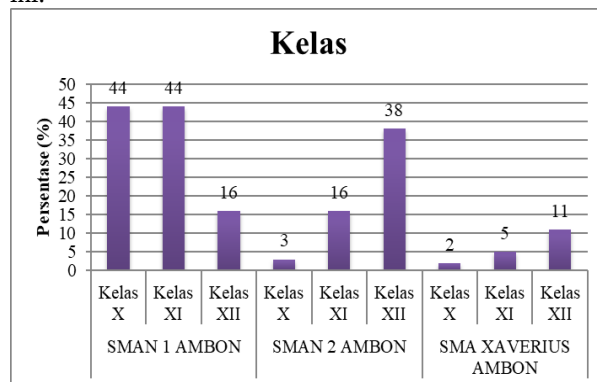
Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 179 responden kuesioner terdiri dari 5 reponden menjadi 3% responden usia 14 tahun, 48 responden menjadi 27% responden usia 15 tahun, 88 reponden menjadi 48% responden usia 16 tahun, 31 responden 17% responden usia 17 tahun, 7 responden menjadi 5% responden usia 18 tahun, Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini di dominasi oleh usia 16 tahun. Berikut dapat dilihat pada gambar 4.



Gambar 4. Grafik hasil rekap karakteristik responden kepemilikan SIM berdasarkan usia

3. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Kelas

Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari sekolah SMAN 1 Ambon terdapat 104 responden kuesioner terdiri dari : 44 responden menjadi 42% responden dari kelas X, 44 responden menjadi 42% responden dari kelas XI, dan 16 responden menjadi 15% responden dari kelas XII. Untuk responden dari sekolah SMAN 2 Ambon terdapat 57 responden kuesioner terdiri dari : 3 responden menjadi 5% dari kelas X, 16 responden menjadi 28% responden dari kelas XI, dan 38 responden menjadi 67% responden dari kelas XII. Selanjutnya untuk SMA Xaverius Ambon terdapat 18 responden kuesioner terdiri dari : 2 responden 11% responden dari kelas X, 5 responden 28% responden dari kelas XI, dan 11 responden 61% responden dari kelas XII. Secara langsung yang paling banyak pengendara sepeda motor di Sekolah didominasi oleh kelas XI. Berikut dapat dilihat pada gambar 5 dibawah ini.

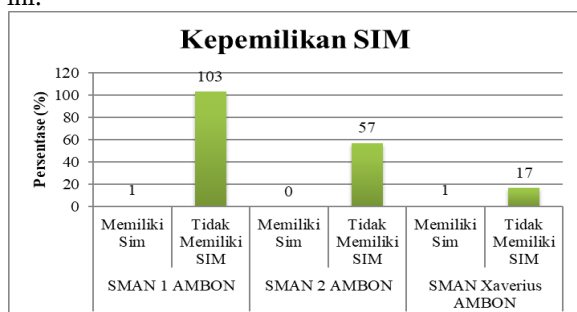


Gambar 5. Grafik hasil rekap karakteristik responden kepemilikan SIM berdasarkan kelas

4. Analisis Karakteristik Responden Berdasarkan Kepemilikan SIM

Setelah dilakukan analisis kuesioner, maka didapatkan hasil bahwa dari 179 responden kuesioner, responden yang belum memiliki SIM C terdiri dari 2 responden menjadi 1% dan responden yang telah memiliki SIM C terdiri dari 177 responden menjadi 99% responden

yang belum memiliki SIM C. Berdasarkan hasil tersebut dapat diketahui bahwa responden kuesioner ini di dominasi oleh responden yang belum memiliki SIM C. Berikut dapat dilihat pada gambar 6 dibawah ini.



Gambar 6. Grafik hasil rekap karakteristik responden berdasarkan kepemilikan SIM

Berdasarkan Perilaku pengendara sepeda motor pada pelajar di SMAN 1, 2, dan SMA Xaverius Ambon diatas, didapatkan jumlah pengemudi yang menggunakan helm sebanyak (173) pengemudi dari total (179) pengemudi. Berikut disajikan pada gambar 7 dibawah ini.



Gambar 7. Grafik karakteristik perilaku pengendara berdasarkan penggunaan helm di SMAN 1, 2, & Xaverius Ambon.

4.2 Hasil Wawancara Terkait Upaya dan Peraturan Sekolah

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan di 3 sekolah SMA sederajat di Kecamatan Sirimau yaitu Sekolah SMA Negeri 1 Ambon, SMAN 2 Ambon, dan SMA Xaverius Ambon didapatkan data bahwa sekolah yang mengeluarkan kebijakan atau upaya yaitu ke 3 SMA tersebut. Pertama SMA Negeri 1 Ambon Sekolah yang mengeluarkan kebijakan tersebut. Dari hasil wawancara tersebut data yang diberikan secara lisan untuk melarang pelajar mereka yang belum cukup umur dan belum memiliki SIM untuk mengemudikan kendaraan bermotor ke sekolah, dari pengakuan Kepala Sekolah tersebut, mereka memberikan himbauan melalui rapat orang tua pelajar

dan melalui apel dihimbau agar pelajar mereka tidak mengemudikan kendaraan roda 2 ke sekolah karena sangat berbahaya bagi anak di bawah umur dan anak belum memiliki SIM menggunakan kendaraan roda 2, serta bekerjasama dengan pihak kepolisian. Kemudian sekolah SMA Negeri 2 Ambon, Sekolah yang mengeluarkan kebijakan tersebut. Dari hasil wawancara tersebut data yang diberikan secara lisan untuk melarang pelajar mereka yang belum cukup umur dan belum memiliki SIM untuk mengemudikan kendaraan roda 2 ke sekolah, dari pengakuan Kepala Sekolah tersebut, mereka memberikan kebijakan yang terdapat pada buku panduan agar pelajar mereka tidak mengemudikan kendaraan roda 2 ke sekolah karena sangat berbahaya bagi anak di bawah umur dan anak belum memiliki SIM menggunakan kendaraan roda 2. Kemudian sekolah SMA Xaverius Ambon, peneliti melakukan wawancara kepada Kepala Sekolah mengakui bahwa Sekolah SMA Xaverius Ambon, tidak ada larangan terhadap pelajar yang menggunakan kendaraan roda 2 ke Sekolah (peraturan belum tertulis dalam buku tata tertib sekolah), hanya himbauan menggunakan helm saat berkendara. Dari hasil data kuesioner pelajar SMA Xaverius Ambon tersebut menyatakan bahwa sebesar 89% sama hal dengan apa yang mereka katakan bahwa memang tidak ada peraturan di sekolah tersebut.

4.2.1 Peraturan dan Kebijakan Sekolah

Dari hasil di atas dapat diambil pemahaman bahwa Kebijakan/upaya Sekolah terhadap pelajar SMA pengemudi di bawah umur dan belum memiliki SIM di Kecamatan Sirimau tidak mengizinkan pelajar untuk mengemudikan kendaraan ke sekolah, hal ini dirumuskan pihak sekolah karena beberapa faktor-faktor antara lain :

1. Dari ke 2 sekolah SMAN 12 dan SMAN 10 Ambon belum adanya peraturan dari pihak sekolah terkait Pelajar yang menggunakan kendaraan roda 2 ke sekolah dan masih dibawah umur;
2. Jarak antara sekolah dan rumah Pelajar sangat jauh hal ini sebagai pertimbangan dari pihak sekolah terkait Pelajar mereka;
3. Rumah Pelajar yang jauh dan jangkauan transportasi angkutan umum ke sekolah sangat terbatas dari hal ini menunjukkan bahwa salah satu faktor pertimbangan dari pihak sekolah terhadap Pelajar mereka;
4. Pihak sekolah tidak pernah serius dalam melarang Pelajar mereka yang mengemudikan kendaraan bermotor di bawah umur dan belum memiliki SIM ke sekolah;
5. Pihak sekolah tidak pernah bekerja sama dengan orang tua dan walimurid untuk melarang Pelajar dan anak mereka yang di bawah umur dan belum memiliki SIM mengemudikan kendaraan bermotor ke sekolah

5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Setelah menjelaskan hasil dan pembahasan secara menyeluruh, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut :

1. Karakteristik Perilaku pengendara sepeda motor di Sekolah yang paling didominasi yaitu laki – laki sebesar 78% sedangkan perempuan 22% dari total 179 responden, Pelajar yang menggunakan kendaraan bermotor roda 2 dibawah umur 17 tahun di Sekolah sebesar 78% dari total 179 responden. Penggunaan helm 173 orang pengemudi yang menggunakan helm dari total 179 pengemudi, dan 99% responden belum memiliki SIM C.
2. Upaya yang dilakukan oleh pihak sekolah, bahwa selama ini Kepala Sekolah dan bahkan Guru sudah selalu memberikan himbauan sekaligus melarang pada pelajar mereka yang waktu datang maupun pulang menggunakan kendaraan bermotor roda 2 ke Sekolah. Bahkan Kepala Sekolah dari ke 3 sekolah hanya 2 sekolah yang selalu mengundang pihak kepolisian yaitu Satlantas yang ada pada Kecamatan Sieimau untuk memberikan sosialisasi terkait dengan Pelajar yang membawa kendaraan roda 2 ke sekolah tersebut.

5.2 Saran

Berdasarkan hasil kesimpulan di atas, penulis menyarankan beberapa saran sebagai berikut terhadap karakteristik pelajar dengan jumlah kecelakaan laka lantas yang begitu tinggi, suatu upaya perlu adanya dari kepala sekolah, guru – guru, maupun pihak kepolisian untuk memberikan sosialisasi tentang peraturan lalu lintas yang telah diatur dalam undang – undang agar pelajar mematuhi aturan lalu lintas. Untuk mengurangi tingkat kecelakaan di Kecamatan Sirimau yang di khususkan Kota Ambon.

DAFTAR PUSTAKA

- Agarwal, Asihish. (2004). A Comparison of Weekend and Weekday Travel Behaviour Characteristics in Urban Area. Thesis. Unpublished. Master of Science Civil engineering University of South Florida. 194hlm.
- Cecep Hidayat. (2018). Lalu lintas **vol** 1, No. 1.
- Dalius, F. M. (2018). Karakteristik perilaku perjalanan pelajar sekolah menengah atas swasta bandar lampung. Diambil Kembali dari <http://digilib.unila.ac.id/31048/>
- Data Laka lantas p.p Ambon dan p.p lease, (2022). Kecelakaan lalu lintas pada remaja.
- Gafur, M., & Rosardi, I. (2020). Analisa Pola Perilaku Perjalanan Pengguna Sepeda Motor Dalam Masa Pandemi Covid-19. Jurnal Intensip.
- Guntur, M. (2015). Studi Perilaku Pengendara Motor Di Kota Makassar. 13.
- A.Pembuain, R. H. Waas, & Yandri.P.Nunumete. (2023). Analisa Tingkat Walkability Pada Jalur Pejalan Kaki, Jalan Kota Ambon (Studi Kasus Jalan Pattimura Dan Jalan Imam Bonjol Kota Ambon).P.Nunumete. Jurnal Manumata, 9(I), 11–19.
- J.Amahoru, A.Pembuain, & Ester Tiara Hitijahubessy. (2023). Analisis Pengaruh Geometrik Jalan Terhadap Jarak Pandang Pengendara dalam Mencegah Kecelakaan Lalu Lintas (Studi Kasus : Jalan Mangga Dua Kecamatan Nusaniwe Kota Ambon). Jurnal Ma, 9(2), 147–153.
- Lenaini, I. (2021). Teknik Pengambilan Sampel Purposive dan Snowball Sampling. Jurnal Kajian, 33-39.
- Lestari, F. (2015). Studi Karakteristik Perilaku Perjalanan Siswa Sma Negeri Di Kota Bandar Lampung .
- Mulyani, S. (2022). Tinjauan perilaku anak dibawah umur dalam berkendara (studi kasus bangkinang kota) kabupaten kampar. Diambil kembali dari <http://repository.uir.ac.id/id/eprint/15649>
- Ramahi, J. (2022). Identifikasi perilaku berisiko pengemudi sepeda motor dikota pekanbaru.
- Sadono. (2016). Faktor-faktor Penyebab Maraknya Pengendara Motor Dibawah Umur Di Desa Rancamanyar Kecamatan Baleendah Kabupaten Bandung. Jurnal Societas. E-ISSN : 2528-4657.
- Sugiyono. (2019). Metode Penelitian Kuantitatif . 23.