

**PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERHADAP ASPEK
KESELAMATAN LALU LINTAS DI WILAYAH
KECAMATAN UJUNG BATU KABUPATEN ROKAN HULU
PROVINSI RIAU**

TUGAS AKHIR

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar Sarjana
Pada Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil
Universitas Islam Riau
Pekanbaru*



Disusun oleh :

INTAN ARISKA

153110431

**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL FAKULTAS TEKNIK
UNIVERSITAS ISLAM RIAU
PEKANBARU**

2022

2

**PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR
TERHADAP ASPEK KESELAMATAN LALU LINTAS
DI WILAYAH KECAMATAN UJUNG BATU
KABUPATEN ROKAN HULU
PROVINSI RIAU**

TUGAS AKHIR

*Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Meraih Gelar
Sarjana Pada Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik*

*Universitas Islam Riau
Pekanbaru*

DISUSUN OLEH :

PEKANBARU

INTAN ARISKA

NPM : 153110431

Diperiksa dan Disetujui Oleh :

Ir. H. Abd Kudus Zaini, M.T., MS., TR., IPM
Pembimbing

Tanggal :

HALAMAN PENGESAHAN

TUGAS AKHIR

**PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERHADAP ASPEK
KESELAMATAN LALU LINTAS DI WILAYAH
KECAMATAN UJUNG BATU KABUPATEN ROKAN HULU**

Disusun Oleh :

INTAN ARISKA
153110431

*Telah Disetujui Didepan Dewan Penguji Pada Tanggal 28 Februari 2022
Dan Dinyatakan Telah Memenuhi Syarat Untuk Diterima*

SUSUNAN DEWAN PENGUJI

Ir. H. Abd Kudus Zaini, M.T., MS., TR., IPM
Pembimbing


Sapitri, S.T., M.T
Penguji


Roza Mildawati, S.T., M.T
Penguji

PERNYATAAN

Dengan ini saya menyatakan :

1. Karya tulis ini asli dan belum pernah diajukan untuk mendapatkan gelar akademik (strata satu) di Universitas Islam Riau.
2. Karya tulis ini merupakan gagasan, rumusan penelitian saya sendiri tanpa bantuan pihak lain kecuali arahan oleh pembimbing.
3. Dalam karya ini tidak terdapat karya atau pendapat orang kecuali secara tertulis dengan jelas dicantumkan dalam daftar pustaka.
4. Pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dan apabila dikemudian hari terdapat penyimpangan dan tidak kebenaran dalam pernyataan ini maka saya bersedia menerima sanksi akademik dengan pencabutan gelar yang suda diperoleh serta sanksi lainnya sesuai dengan norma yang berlaku di perguruan tinggi.

Pekanbaru, 28 Februari 2022

Yang Bersangkutan Pernyataan


INTAN ARISKA
153110431

KATA PENGANTAR



Puji Syukur kami panjatkan kehadiran Allah yang telah melimpahkan rahmat dan Hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir. Sholawat serta salam kami ucapkan Kepada Nabi Muhammad, keluarga serta sahabat-sahabatnya yang telah membawa kita dari zaman kebodohan menuju alam yang penuh ilmu pengetahuan seperti sekarang ini.

Penulisan Tugas Akhir ini dimaksudkan untuk memenuhi persyaratan kurikulum guna menyelesaikan studi Stara I Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Penelitian Tugas Akhir ini mengenai **“Perilaku Pengendara Sepeda Motor Terhadap Aspek Keselamatan Lalu Lintas Di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu Provinsi Riau”**.

Dalam Kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah banyak membantu dalam penyusunan Tugas Akhir.

Segala usaha telah penulis lakukan dengan sebaik-baiknya namun penulis menyadari sepenuhnya bahwa isi dari laporan ini masih jauh dari kata kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis sangat mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun guna menyempurnakan laporan ini. Demikianlah Proposal Tugas Akhir ini kami buat semoga bermanfaat bagi penulis dan pembaca.

Pekanbaru, 2022

Penulis

UCAPAN TERIMA KASIH

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Puji syukur penulis ucapkan kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Tugas Akhir ini dengan baik. Penulis sangat menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini tanpa adanya bantuan, bimbingan dan dukungan dari berbagai pihak sangatlah sulit untuk menyelesaikan skripsi ini, oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada:

1. Bapak Prof. Dr. H. Syafrinaldi, SH.,M.C.L, selaku Rektor Universitas Islam Riau beserta jajarannya.
2. Bapak Dr. Eng. Muslim, ST.,MT, Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
3. Ibu Dr. Mursyidah,S.Si., M.Sc. Wakil Dekan I Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Bapak Dr. Anas Puri, S.T.,M.T. Wakil Dekan II Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
5. Bapak Akmar Efendi, S.Kom, M.Kom. Wakil Dekan III Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
6. Ibu Harmiyati, ST.,M.Si selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
7. Ibu Sapitri, S.T.,M.T. Sekretaris Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau dan sebagai Dosen Penguji.
8. Bapak Ir.H. Abdul Kudus Zaini, MT.,MS.,Tr.,IPM selaku Pembimbing yang selalu memberikan bimbingan nasihat, serta waktunya selama proses persiapan skripsi ini.
9. Ibu Roza Mildawati, ST.,MT, sebagai Dosen Penguji.

10. Segenap Bapak/Ibu Dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, yang telah memberikan wawasan sehingga skripsi ini dapat dielesaikan dengan baik.
11. Seluruh Staf dan Karyawan/i Tata Usaha (TU) Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
12. Seluruh Staf dan Karyawan/i Perpustakaan Teknik Universitas Islam Riau.
13. Kepada kedua orang tua tercinta saya Ayahanda Lamin dan Mami Gianti yang selalu memberikan semangat dan mendo'akan yang terbaik serta sangat berperan dalam proses pendewasaan penulis.
14. Abang Saya Rizky Aziz yang tidak pernah berhenti memberikan motivasi dan selalu memberikan semangat kepada penulis.
15. Kepada adik penulis Yoga, Dita, Aurel, dan Bayu. Terimakasih buat dukungan, doa dan semangat selalu diberikan kepada saya.
16. Aldhi Jaya Elfian selaku partner yang selalu memberi motivasi, doa dan semangat agar penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
17. Kepada sahabat-sahabat saya Lestari Suyandhini.,ST, Adi Saputra, ST, Popi Winda Nopita, Nuriana Br Siregar, S.Pd, Popi Winda Nopita, Firda Juliamitra, SP, Nuroktavia Melinda, S.Pd yang selalu memberikan semangat dan doa.
18. Seluruh teman-teman seperjuangan jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau angkatan 2015.

Demikianlah yang dapat penulis sampaikan, lebih dan kurang penulis meminta maaf, semoga Allah SWT membalas kebaikan dan berkah yang berlipat, Aamiin Ya Robbal 'Alamin.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Pekanbaru, 2022

Penulis

Intan Ariska

**PERILAKU PENGENDARA SEPEDA MOTOR TERHADAP ASPEK
KESELAMATAN LALU LINTAS DI WILAYAH
KECAMATAN UJUNG BATU KABUPATEN ROKAN HULU
PROVINSI RIAU**

INTAN ARISKA
NPM : 153110431

Abstrak

Sepeda motor merupakan salah satu moda transportasi menjadi salah satu bagian penting dalam menunjang setiap aktivitas. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena dapat menimbulkan kerugian materil dan korban jiwa. Faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan disebabkan kesalahan dan kelalaian manusia, karena kurangnya tingkat kesadaran perilaku pengendara terhadap peraturan lalu lintas. Tujuannya adalah mengukur perilaku pengendara sepeda motor yang baik aspek dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu dan Mengukur seberapa besar sikap tingkat kesadaran berlalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah Kecamatan Ujung Batu untuk kampanye keselamatan lalu lintas sehingga dari hasil tersebut dapat direkomendasikan solusi untuk meminimalisir dampak negatif yang ada.

Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan pengumpulan data dilakukan dengan kuesioner dan observasi lapangan. Kuesioner diberikan kepada 100 Responden. Kuesioner terdiri dari 25 pernyataan yang terbagi dalam dua variabel yaitu kelengkapan pengendara dan perilaku pengendarasepeda motor. Penelitian yang di gunakan pada penyebaran kuesioner ini menggunakan skala likert.

Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap 100 responden terdapat berbagai fariasi perilaku yang berbeda. Berdasarkan hasil analisis secara statistic atas tanggapan para responden bahwa masyarakat di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu, dimana nilai koefisien tertinggi yaitu sebesar 0,785 dengan tingkat kesadaran pengendara sepeda motor yaitu 'Kendaraan bermotor dilengkapi dengan nomor plat kendaraan'.

Kata Kunci : Perilaku, Pengendara Sepeda Motor, Keselamatan, Lalu lintas

**MOTORCYCLE RIDER BEHAVIOR TOWARDS ASPECTS OF TRAFFIC
SAFETY IN UJUNG BATU DISTRICT AREA OF ROKAN HULU
REGENCY
RIAU PROVINCE**

INTAN ARISKA
NPM : 153110431

Abstract

Motorcycles are one of the modes of transportation to be one of the important parts in supporting every activity. Road safety issues are very closely related to traffic because they can cause material losses and fatalities. Factors that influence the rate of dominant accidents are due to human errors and negligence, due to the lack of level of awareness of the behavior of motorists to traffic regulations. The goal is how good motorcycle rider behavior aspects in prioritizing traffic safety in the Ujung Batu Subdistrict area and Measuring how much the attitude of the level of awareness of motorcycle drivers in the Ujung Batu Subdistrict area for traffic safety campaigns so that from these results can be recommended solutions to minimize the negative impact that exists.

The research method used is quantitative descriptive with data collection done by questionnaires and field observations. The questionnaire was given to 100 respondents. The questionnaire consisted of 25 statements divided into two variables, namely the completeness of the rider and the behavior of the motorcyclist. The research used on the spread of this questionnaire used a likert scale.

From the results of a study conducted on 100 respondents, there are various different behavioral pheronations. Based on the results of a statistical analysis of the respondents' responses, the community in Ujung Batu District, Rokan Hulu Regency, where the highest coefficient value is 0.785 with the level of awareness of motorcyclists, namely 'Motor vehicles are equipped with vehicle license plate numbers'.

Keywords: Behavior, Motorcyclist, Safety, Traffic.

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
UCAPAN TERIMA KASIH	ii
ABSTRAK	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR GAMBAR	x
DAFTAR NOTASI	xi
 BAB I PENDAHULUAN	 1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	2
1.3 Tujuan Penelitian	2
1.4 Manfaat Penelitian	3
1.5 Batasan Masalah	3
 BAB II TINJAUAN PUSTAKA	 4
2.1 Umum	4
2.2 Hasil Penelitian Sejenis	4
2.3 Keaslian Penelitian	6
 BAB III LANDASAN TEORI	 8
3.1 Sepeda Motor	8
3.1.1 Jenis-jenis Sepeda Motor	8
3.2 Perlengkapan Kendaraan Bermotor	12
3.3 Identifikasi Kendaraan Bermotor	13
3.4 Surat Izin Mengemudi	13
3.5 Modal Dasar yang Harus Dimiliki Pengendara	14
3.6 Kemampuan Yang Dapat Dipelajari	15
3.7 Motif dan Sikap	15
3.8 Ketertiban dan Keselamatan	16
3.9 Penggunaan Lampu Utama	16
3.10 Jalur atau Lajur Lalu Lintas	17

3.11 Sampel	17
3.12 Penggunaan Rumus	17
3.13 Skala Likert	19
BAB IV METODE PENELITIAN	25
4.1 Alat dan Bahan	25
4.2 Teknik Pengumpulan Data	25
4.3 Variabel Penelitian.....	26
4.4 Metode Analisis Data	27
4.5 Tahapan Penelitian	28
4.6 Lokasi Penelitian	31
4.7 Cara Analisis Data	32
4.7.1 Uji Validitas	32
4.7.2 Uji Reliabilitas	32
4.7.3 Mean (Rata-rata)	32
BAB V HASIL DAN PEMBAHASAN	33
5.1 Penjelasan Penelitian	33
5.2 Hasil Data Latar Belakang Responden	33
5.2.1 Jenis Kelamin	33
5.2.2 Usia	34
5.2.3 Pekerjaan	35
5.3 Uji Validitas dan Reliabilitas	35
5.3.1 Uji Validitas	35
5.3.2 Uji Reliabilitas	37
5.4 Hasil Data Distribusi Frekuensi Kelengkapan Pengendara dan Perilaku Pengendara	38
5.4.1 Distribusi Frekuensi kelengkapan pengendara	38
5.4.2 Distribusi Frekuensi perilaku pengendara	39
5.5 Analisis Mean dan Rank	41
5.5.1 Mean dan Rank kelengkapan pengendara	41
5.5.2 Mean dan Rank perilaku pengendara	42

5.6 Rekomendasi Peneliti Membuat Suatu Sosialisasi	44
BAB VI PENUTUP	46
6.1 Kesimpulan	46
6.2 Saran	47
DAFTAR PUSTAKA	48
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Contoh format pertanyaan kuesioner	19
Tabel 3.2 Kriteria Validitas Instrumen tes	20
Tabel 3.3 Rentang nilai <i>Cronbach's Alpha</i>	22
Tabel 4.1 Variabel dan Indikator	25
Tabel 5.1 Hasil uji validitas instrument	32
Tabel 5.2 Tabel Reliabilitas	35
Tabel 5.3 Frekuensi jawaban kelengkapan pengendara	36
Tabel 5.4 Frekuensi jawaban perilaku pengendara	37
Tabel 5.5 Hasil Mean dan Rank kelengkapan pengendara	39
Tabel 5.6 Hasil Mean dan Rank perilaku pengendara	40

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Harley 883 sportster crusier	8
Gambar 3.2 Kawasaki KLX 150	8
Gambar 3.3 BMW K 1600 GT touring	8
Gambar 3.4 Honda Vario 150	9
Gambar 3.5 Honda Supra X 125 FI	10
Gambar 3.6 Yamaha YZF R15 V3	10
Gambar 3.7 Honda MegaPro FI	11
Gambar 3.8 Konstruksi Helm Tertutup (Full Face) Berdasarkan SNI 1811-2007 ..	11
Gambar 3.9 Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)	12
Gambar 3.10 Surat Izin Mengemudi (SIM)	13
Gambar 4.1 Bagan Alir Perilaku Peengendara Sepeda Motor	28
Gambar 4.2 Bagan Alir Penelitian	28
Gambar 4.3 Denah Lokasi	29
Gambar 5.1 Diagram persentase responden berdasarkan jenis kelamin di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu.....	31
Gambar 5.2 Diagram karateristik responden berdasarkan usia di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu.....	32
Gambar 5.3 Diagram persentase responden berdasarkan pekerjaan di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu	33
Gambar 5.4 Diagram mean dan rank kelengkapan pengendara sepeda motor	42
Gambar 5.5 Diagram mean dan rank perilaku pengendara sepeda motor	44

DAFTAR NOTASI

N	: Jumlah Responden
r_{xy}	: Koefisien Korelasi Skor butir dan Skor Total
Σx	: Jumlah Skor Butir
Σy	: Jumlah Skor Total
Σxy	: Jumlah Perkalian Skor Butir dan Skor Total
Σx^2	: Jumlah Kuadrat Skor Butir
Σy^2	: Jumlah Kuadrat Skor Total
r_i	: Reliabilitas Instrumen
k	: Banyaknya Pertanyaan
ΣSi^2	: Jumlah Varians Butir
ΣSt^2	: Jumlah Varians Total
n	: Jumlah Skor Responden
$\bar{x}$	: Rata-rata mean

BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak digunakan di Indonesia. Kegiatan transportasi dengan jarak yang sangat jauh atau dekat mampu mengantarkan penggunanya. Masyarakat di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu menggunakan sepeda motor untuk alat transportasi yang banyak menunjang kegiatan mereka baik untuk bekerja ataupun hanya untuk bepergian.

Kecamatan Ujung Batu dengan luas wilayah 77,85 km² dan meningkatnya jumlah penduduk 73.931 jiwa (BPS, 2020). Ujung Batu merupakan pusat bisnis yang berada di Kabupaten Rokan Hulu karena lokasinya yang sangat strategis.

Sepeda motor menjadi salah satu bagian penting dalam menunjang setiap aktivitas yang dilakukan masyarakat yang ada di kota ini, dengan diiringi kebutuhan akan moda transportasi sebagai penghubung dalam menjangkau setiap kebutuhan yang ada, akses transportasi sangat berperan penting. Sepeda motor merupakan jenis kendaraan bermotor sangat membantu akan kebutuhan masyarakat di Kecamatan Ujung Batu. Keunggulan yang dimiliki oleh kendaraan sepeda motor bagi masyarakat Ujung Batu ialah sebagai alat transportasi yang murah dan dapat dijangkau oleh keadaan ekonomi masyarakat, dapat dikendarai di jalan yang rusak dan sempit. Adapun jumlah kendaraan bermotor di Kecamatan Ujung Batu pada data terakhir tahun 2020 berjumlah 176.726 unit. (BPS, 2020).

Menyadari akan pentingnya kendaraan sepeda motor sebagai penghubung dan sarana bagi masyarakat dalam setiap kebutuhan dari suatu tempat ketempat lainnya atau dari suatu daerah ke daerah yang lainnya. Sebagian besar masyarakat yang ada di Kecamatan Ujung Batu menggunakan kendaraan sepeda motor menjadi alat transportasi yang banyak digunakan karena mudah dijangkau oleh ekonomi masyarakat, mempermudah ketepatan waktu dan mempermudah dalam menjangkau daerah-daerah terpencil.

Kecelakaan lalu lintas merupakan masalah global seiring dengan kejadiannya yang setiap hari, sehingga perlu mengetahui kepatuhan pengendara bermotor tentang *safety riding*. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena dapat menimbulkan kecelakaan. Adapun faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan kesalahan dan kelalaian manusia, karena perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran terhadap peraturan lalu lintas kurang. Kurangnya pemahaman terhadap peraturan berlalu lintas khususnya di kalangan remaja, tingkat emosional seseorang itu sangat rentan untuk berperilaku arogan di jalanan sehingga tidak memperdulikan pengguna jalan yang ada di sekitarnya dan tingkat konsentrasi berkurang saat mengemudikan kendaraan.

1.2 Rumusan Masalah

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagaimana perilaku pengendara sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu?
2. Seberapa besar sikap tingkat kesadaran berlalu lintas pengendara sepeda motor di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

1. Mengukur perilaku pengemudi sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu.
2. Mengukur seberapa besar sikap tingkat kesadaran berlalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah Kecamatan Ujung Batu untuk kampanye keselamatan lalu lintas.
3. Membandingkan hasil tujuan I dan II dari efek responden

1.4 Manfaat Penelitian

Manfaat dari penulisan tugas akhir ini adalah sebagai berikut :

1. Dapat memberikan pengetahuan tentang perilaku pengendara sepeda motor dan tingkat keselamatan berlalu lintas.
2. Menjadi pedoman bagi penegak hukum untuk menindak tegas para pengendara sepeda motor yang melanggar di jalan.
3. Membantu terwujudnya kesadaran budaya tertib berlalu lintas.

1.5 Batasan Masalah

Karena luasnya permasalahan dalam penelitian ini maka permasalahan dibatasi oleh hal-hal berikut :

1. Sasaran kuesioner adalah Pelajar, Mahasiswa, dan Karyawan (Umum)
2. Penelitian ini hanya dilakukan kepada pengendara sepeda motor yang berada di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Umum

Penelitian mengenai perilaku pengendara sepeda motor banyak dilakukan karena jaringan jalan di Indonesia dan faktor lain seperti jumlah lain seperti jumlah penduduk dan jenis kendaraan dari tahun ke tahun jumlahnya semakin meningkat sehingga dapat menimbulkan resiko dan potensi kecelakaan yang meningkat pula. Akibat kurangnya pengetahuan pengguna jalan adalah salah satu penyebab terjadinya pelanggaran lalu lintas.

2.2 Hasil Penelitian Sejenis

Tinjauan pustaka berisikan tentang penelitian terdahulu yang ada hubungannya dengan penelitian yang akan dilakukan untuk memberikan solusi bagi penelitian yang sedang dilakukan dalam permasalahan yang tidak terpecahkan demi mendapatkan hasil yang sangat memuaskan.

Setiawan (2017), telah melakukan penelitian dengan judul “Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor”. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisis pengaruh disiplin pengendara motor, kondisi motor dan jalan, terhadap keselamatan berlalu lintas. Penelitian ini merupakan penelitian kuantitatif menggunakan metode path analysis. Populasi penelitian ini adalah 42.625 pengendara sepeda motor jalan Raya KS Tubundan Tajur. Sampel berjumlah 684 pengendara sepeda motor dengan teknik sampel menggunakan incidental sampling. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keselamatan lalu lintas (X3) sangat dipengaruhi oleh disiplin pengendara (X1) dan kondisi Motor dan Jalan (X2). Keselamatan dalam berlalu lintas semakin meningkat apabila sarana prasarana lalu lintas Kondisi Motor dan Jalan berfungsi dengan baik seperti kelengkapan kendaraan, rambu-rambu lalu lintas, marka, alat pengamanan pemakai jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya.

Xie, dkk (2012) telah melakukan penelitian mengenai “Negative atau Positif? efek emosi dan suasana hati pada resiko penganudi” dari analisis yang dilakukam diperoleh kesimpulan Penelitian ini mengeksplorasi bagaimana pengaruh keadaan, emosi dan mood, akan mempengaruhi perilaku pengemudi yang berisiko melalui persepsi resiko dan sikap resiko. Eksperimen dan survei diadopsi untuk menguji kedua jalur tersebut. Dalam model ini, pengaruh negatif memainkan peran yang berlawanan dan lebih kuat dibandingkan dengan pengaruh positif. Penelitian I merupakan penelitian eksperimental dengan empat kelompok perlakuan. Peserta menonton salah satu dari empat klip video (negatif terkait lalu lintas, negatif tidak terkait lalu lintas, positif dan netral) dan emosi yang berbeda diinduksi. Emosi negatif secara signifikan meningkatkan persepsi resiko pengemudi, tetapi persepsi tersebut gagal mengembangkan sikap yang tepat untuk pengemudi. Sikap berisiko yang lebih menguntungkan menghasilkan peningkatan laporan tentang ngebut. Beralih dari efek "titik" ke efek "periode" yang serupa, survei dilakukan pada studi 2 untuk mengeksplorasi efek suasana hati yang positif dan negatif, bukan emosi. Kondisi suasana hati mempengaruhi perilaku mengemudi berisiko pengemudi melalui persepsi risiko serta sikap berisiko, yang sejalan dengan hasil penelitian I Efek “buruk lebih kuat dari baik” dan dua jalur dalam model dibahas.

Poei, dkk (2016) telah melakukan penelitian mengenai “Perilaku Berlalu Lintas yang Mendukung Keselamatan di Jalan Raya”. Tujuan penelitian ini adalah menginvestigasi perilaku pengguna jalan, baik pengemudi maupun penyebrang jalan di DIY dan menganalisis penilaian masyarakat terhadap perilaku pengguna jalan saat berlalu lintas di jalan raya. Penelitian ini merupakan penelitian pendekatan eksploratif, yaitu survey meliputi tinjauan secara menyeluruh dalam pengumpulan data primer dilapangan dan data sekunder. Pengamatan langsung dilapangan dan penyebaran kuesioner dilakukan diwilayah DIY. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sebagian besar pengguna sepeda motor tidak mentaati rambu maupun APILL, menyalip kendaraan sari sisi kiri kendaraan yang disalup, berbelok kanan atau kiri tidak memberi tanda lampu sign. Pendapat responden

bahwa pelaksanaan tata tertib lalu lintas yang baik berkaitan erat dengan “Penerapan sanksi/jukuman secara konsekuen”(64%). Kecelakaan yang pernah dialami responden di DIY 54% adalah tabrakan dengan sepeda motor, sebab utama kecelakaan karena kurang konsentrasi (38%), kecelakaan terjadi 33% pada siang hari. Menurut responden alasan tidak mematuhi rambu lalu lintas/marka jalan 65% karena “tidak ada polisi yang mengawasi”. Biasanya responden melanggar lampu APILL pada saat “Tergesa-gesa karena hamper/sudah terlambat ke sekolah/tempat kerja/tempat tujuan” (61%).

Putranto (2020), telah melakukan penelitian dengan judul “Studi Penganganan Perilaku Beresiko Pengenmudi Sepeda Motor Indonesia Tahun 2015”. Tujuan penelitian ini adalah untuk Mengukur perilaku pengemudi sepeda motor sebelum diintervensi oleh media kampanye keselamatan, mengukur sikap pengemudi sepeda motor setelah diintervensi empat jenis media kampanye keselamatan, membandingkan hasil butir 2 dan 1 untuk mengetahui efek dari media kampanye terhadap responden. Penelitian ini dilakukan terhadap mahasiswa S1 di empat Universitas, jumlah responden total sekitar 100 orang. Hasil penelitian sebelum penelitian telah dilakukan FGD pakar untuk menyeleksi validitas material kampanye keselamatan dan potensinya mengubah sikap responden, Alat ukur perilaku dan perubahan sikap setelah mendengar/melihat materi kampanye keselamatan merupakan modifikasi dari alat ukur perilaku pengemudi sepeda motor Indonesia telah di hasilkan di tahun pertama dalam rangka menyesuaikan dengan materi kampanye keselamatan bersepeda motor yang telah tersedia, media video mampu mengubah sikap pengemudi sepeda motor secara lebih efektif karena pesan yang di sampaikan lebih kuat akibat kombinasi gambar yang bergerak, pesan suara, pesan teks, animasi, efek suara, dan ilustrasi music yang saling mendukung.

2.3 Keaslian Penelitian

Setiap penelitian memiliki sisi permasalahan yang berbeda. Hal ini disebabkan oleh lokasi penelitian yang berbeda dari setiap penelitian. Perbedaan penelitian ini dengan penelitian sebelumnya adalah menggunakan sistem

pendekatan kepada masyarakat selaku pengguna sepeda motor dengan melakukan survey kuesioner tanya jawab. Maka dari itu bahwa seluruh penelitian ini adalah benar dari hasil penelitian penulis dan belum pernah di teliti sebelumnya sebagai objek penelitian tugas akhir.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

BAB III

LANDASAN TEORI

3.1 Sepeda Motor

Sepeda motor adalah kendaraan roda dua yang digerakkan oleh sebuah mesin. Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh gaya giroskopik. Sedangkan pada kecepatan rendah, kestabilan atau keseimbangan sepeda motor bergantung pada pengaturan setang oleh pengendara. Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya sangat relatif murah, terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan penggunaan bahan bakarnya serta biaya operasionalnya cukup hemat. (Zaini, 2021).

Sepeda motor merupakan perkembangan dari sepeda konvensional yang lebih dahulu ditemukan. Tahun 1868, Michaux ex Cie, suatu perusahaan pertama di dunia yang memproduksi sepeda motor dalam skala besar, mulai mengembangkan mesin uap sebagai tenaga penggerak sepeda. Namun usaha tersebut masih belum berhasil dan kemudian dilanjutkan oleh Edward Butler, seorang penemu asal Inggris. Butler membuat kendaraan roda tiga dengan suatu motor melalui pembakaran dalam. Sejak penemuan tersebut, semakin banyak dilakukan percobaan untuk membuat motor dan mobil. Salah satunya dilakukan oleh Gottlieb Daimler dan Wilhelm Maybach dari Jerman (Anonymous, 2021).

3.1.1. Jenis-jenis Sepeda Motor

1. *Cruiser*, jenis sepeda motor ini biasanya memiliki posisi stang yang tinggi, posisi kaki yang relatif kedepan, dan posisi kursi yang rendah. Posisi mengemudi ini menciptakan kenyamanan ergonomika pada pengemudi. Motor *Cruiser* memiliki daya belok yang terbatas karena desainnya (Gambar 3.1)



Gambar 3.1 Harley 883 sportster cruiser

(Sumber: Zaini, 2021)

2. *Dual Sport*, memiliki posisi mesin yang tinggi, ban dengan permukaan khusus untuk melewati berbagai macam medan dan posisi stang yang dibuat supaya dapat dikendalikan dengan mudah saat melewati rintangan. Motor jenis ini memiliki settingan mesin yang berfokus pada tenaga pada putaran bawah dan tenaga mesin di fokuskan pada gigi-gigi yang lebih rendah seperti gigi 1 dan 2. Bobot pun dibuat ringan mungkin demi mengembangkan kemampuan menjelajahi berbagai medan. Kawasaki *KLX150* juga termasuk jenis ini (Gambar 3.2).



Gambar 3.2 Kawasaki KLX 150

(Sumber: Zaini, 2021)

3. *Touring*, jenis motor yang digunakan untuk kenyamanan pada perjalanan jauh. Kebanyakan motor touring ini memiliki fitur-fitur mewah seperti GPS, Radio, dan kursi penumpang yang besar (Gambar 3.3).



Gambar 3.3 BMW K 1600 GT touring

(Sumber: Zaini, 2021)

4. *Skuter*, motor berukuran kecil yang memiliki konsumsi bensin yang baik dan kelincahan dalam menyelip lalu lintas. Pabrikan pelopor pembuat skuter ialah *piaggio*. Pabrikan asal Italia ini sukses dengan varian Vespanya. Sehingga sampai saat ini skuter selalu identic dengan *vespa piaggio*. Motor jenis ini sangat cocok untuk pengendara wanita. Saat ini skuter banyak yang menggunakan tranmisi otomatis. Contohnya Yamaha mio, Xeon, Honda Vario, Spacy (Gambar3.4)



Gambar 3.4 Honda Vario 150

(Sumber: Zaini, 2021)

5. *Bebek*, atau disebutnya *moped*, adalah jenis motor yang dahulunya aalah sepeda bertenaga pedal manusia dan setengah listrik, kini menjadi sepeda motor bertenaga bensin. Memiliki pengendalian melebihi skuter namun lebih ekonomis dari *motor sport*. *Honda Supra X 125*, *Yamaha Vega R*, dll adalah contoh bebek masa kini (Gambar 3.5)



Gambar 3.5 Honda Supra X 125 FI

(Sumber: Zaini, 2021)

6. *Motor Sport*, jenis motor yang memiliki performa dan pengendalian yang lebih. Posisi mengemudi pun difokuskan untuk menjaga titik gravitasi supaya pengendalian lebih terkendali. Motor ini biasanya sering menjadi tunggangan-tunggangan para pembalap dunia, Valentino Rossi atau Jorge Lorenzo misalnya di *MotoGP* (Gambar 3.6).



Gambar 3.6 Yamaha YZF R15 V3

(Sumber: Zaini, 2021)

7. *Sport Touring*, Gabungan antara *touring* dan *sport*, motor sport touring adalah motor sport yang masih memiliki factor-faktor kenyamanan. *Honda Tiger Series*, *Honda Mega Pro* masuk kategori ini (Gambar 3.7).

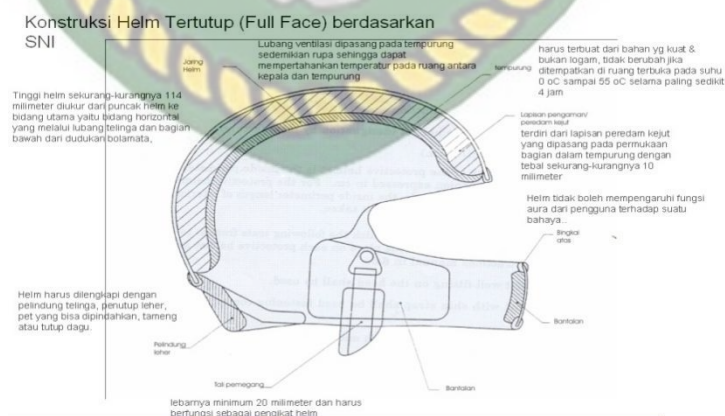


Gambar 3.7 Honda MegaPro FI

(Sumber: Zaini, 2021)

3.2 Perlengkapan Kendaraan Bermotor

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 57 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan perlengkapan kendaraan bermotor. Ayat (2) perlengkapan sebagaimana yang dimaksud pada ayat (1) bagi sepeda motor berupa helm standard nasional Indonesia.



Gambar 3.8 Konstruksi Helm Tertutup (Full Face)

(Sumber : SNI 1811-2007)

3.3 Identifikasi Kendaraan Bermotor

Undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 68 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

Surat Tanda Nomor Kendaraan merupakan tanda bukti pendaftaran dan pengesahan suatu kendaraan bermotor berdasarkan identitas pemiliknya yang telah terdaftar. Surat Tanda Nomor Kendaraan berisi identitas kepemilikan seperti nomor polisi, alamat pemilik, nama pemilik dan identitas kendaraan bermotor seperti merk, jenis/model, tahun perakitan, tahun pembuatan, isi silinder, warna, nomor rangka/NIK, nomor BPKB, nomor mesin, warna TNKB, kode lokasi, bahan bakar dan sebagainya. Nomor polisi dan masa berlaku dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan kemudian divetak pada pelat nomor untuk dipasang pada kendaraan bermotor.



Gambar 3.9 Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)

(Sumber : Lende, 2017)

3.4 Surat Izin Mengemudi

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 77 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi sesuai dengan jenis kendaraan bermotor yang dikemudikan. Dalam hal ini pengendara sepeda

motor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi C yang berlaku untuk pengendara sepeda motor.

Surat Izin Merupakan bukti registrasi dan identifikasi oleh kepolisian kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil dalam mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi. Dalam hal ini pengemudi sepeda motor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi C.



Gambar 3.10 Surat Izin Mengemudi (SIM)

(Sumber : Anonymous, 2021)

3.5 Modal Dasar yang Harus Dimiliki Pengendara

Khisty dan Lall (2005) pengemudi yang baik tidak harus memiliki keahlian khusus. Uji fisik dan psikologis dapat dengan mudah memperlihatkan keterbatasan dan kebutuhan akan mekanis atau kesehatan dan validitas yang baik.

- Indera** : Sesuatu yang membuat pengemudi waspada dalam mengemudi, perasaan atau feeling, penglihatan sangat penting dalam berkendara. Pengendara relative tidak penting. Penciuman biasanya berguna dalam mengemudi.
- Pikiran dan system syaraf** : Dengan apa pengemudi belajar, memutuskan dan menghubungkan indera dan otot. Kecerdasan tingkat tinggi tidak terlalu dibutuhkan. Kepatuhan tentang ruang dan gerakan. Pikiran dan system syaraf. Kondisi gerakan tubuh.
- Tulang dan Otot** : Dengan apa pengemudi menggerakkan dan mengendalikan kendaraan dan menggerakkan badannya. Ukuran badan agar sesuai dengan kendaraan supaya dapat mengendalikannya. Kekuatan

untuk pengendalian tulang dan otot. Lengan untuk menghubungkan dan mengoperasikan pengendalian biasa atau khusus. Gerakan tubuh tidak banyak dibutuhkan.

3.6 Kemampuan Yang Dapat Dipelajari

Khisty dan Lall (2005) uji sederhana dapat memperlihatkan banyak kelemahan. Peningkatan mudah dilakukan dengan belajar dan latihan. Pengalaman saja bukan indikator yang baik.

- a. Pengetahuan dan Informasi : Diperoleh dengan membaca perintah dan mengamati. Diuji dengan latihan jalan raya yaitu permukaan, pengarah, rambu pengarah dan penunjuk jalan kendaraan yaitu kehati-hatian dan perilsku. Berbagai pengguna jalan yaitu peraturan jalan, perlatan pengendali, jarak penglihatan, dan perilaku pengguna jalan lainnya.
- b. Keahlian dan Kebiasaan : Diperoleh dengan praktek, sesekali terbentuk, kebiasaan tidak mudah diubah, ujian menunjukkan kebutuhan akan latihan. Dalam membuat gerakan kendaraan, dalam mengenali kondisi jalan, dalam berbagai jalan memungkinkan untuk dengan buruk oleh pengemudi lainnya, dalam menjaga dan mengalihkan.

3.7 Motif dan Sikap

Khisty dan Lall (2005) bagaimana pengemudi berfikir dan merasakan banyak hal, sering membuat pengemudi berkendara dengan ceroboh, meskipun dia mampu mengetahui bagaimana mengemudi yang baik.

- a. Sikap : Sering menentukan bagaimana pengemudi bereaksi terhadap situasi berkendara, bagaimana dia berfikir dan merasakan situasi. Sikap yang dilibatkan dalam perilaku ini antara lain, berbuat sesuatu yang tidak perlu, mengendara ketika lelah, balapan, kecerobohan, pamer dan mabuk.
- b. Motif : Keharusan yang melekat pada pengemudi yang aman adalah apa yang membuat pengemudi mencoba mengemudi sebaik yang ia mampu dan ia ketahui. Motif dapat berhubungan dengan berbagai perasaan yang berbeda. Takut terluka dan rusak, rasa bangga dalam kesempurnaan

penampilan, tanggung jawab social, kehendak untuk memberi contoh, takut ditahan dan dihukum.

3.8 Ketertiban dan Keselamatan

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 105 huruf a Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib, dan atau huruf b mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan.

Pasal 106 ayat (1) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Ayat (2) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan pesepeda. Ayat (3) setiap orang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan. Ayat (4) setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib mematuhi ketentuan :

- a. rambu perintah atau rambu larangan
- b. marka jalan
- c. alat pemberi isyarat lalu lintas
- d. gerakan lalu lintas
- e. berhenti dan parkir
- f. peringatan dengan bunyi dan sinar
- g. kecepatan maksimal atau minimal dan/atau
- h. tata cara pengandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

3.9 Penggunaan Lampu Utama

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 107 ayat (1) disebutkan bahwa pengemudi kendaraan bermotor wajib menyalakan lampu utama kendaraan bermotor yang digunakan di jalan pada malam hari dan pada kondisi tertentu. Ayat (2) pengemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan

sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

3.10 Jalur atau Lajur Lalu Lintas

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Llau Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 108 ayat (1) disebutkan dalam berlalu lintas pengguna jalan harus menggunakan jalur jalan sebelah kiri. Ayat (3) sepeda motor, kendaraan bermotor yang kecepatannya lebih rendah, mobil barang, dan kendaraan tidak bermotor berada pada lajur kiri jalan

3.11 Sampel

Sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti, dipandang sebagai sesuatu pendugaan terhadap populasi. Sampel di anggap sebagai perwakilan dar populasi yang hasilnya mewakili keseluruhan gejala yang ingin di amati. Terdapat dua cara pengambilan sampel, yaitu sampel secara acak (*random sampling*) dan sampel secara acak (*non random sampling*).

Pengambilan sampel secara acak merupakan proses pengambilan sampel secara bebas sari suatu populasi. Tidak ada batasan ataupun intervensi dari pengambil sampel (peneliti) dalam proses pemilihan sampel. Kelebihan proses ini adalah mengatasi bias yang sering muncul dalam pemilihan anggota sampel, sedangkan kekurangannya adalah tidak ada jaminan bahwa setiap sampel yang diambil secara acak akan mempresentasikan populasi secara tepat. (Ridwan, 2009).

3.12 Skala Likert

Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena social. Dengan skala likert variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indicator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrument yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Jawaban setiap item instrument yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari selalu sampai tidak pernah.

Dalam membuat skala likert, ada beberapa langkah prosedur yang harus dilakukan peneliti, yaitu :

1. Peneliti mengumpulkan item-item yang cukup banyak, memiliki relevansi dengan masalah yang diteliti, dan terdiri dari item yang cukup jelas disukai dan tidak disukai
2. Kemudian item-item tersebut dicoba kepada sekelompok responden yang cukup representatif dari populasi yang akan diteliti
3. Responden diminta untuk mengecek tiap item, apakah menyenangkan atau tidak menyukai. Respon tersebut dikumpulkan dan jawaban yang memberikan indikasi menyenangkan diberi skor tinggi.

Pada penelitian ini skala likert yang dibuat dalam bentuk checklist, contoh format kuesioner dalam bentuk checklist sebagai berikut :

Berilah jawaban dengan memberi ($\checkmark$) pada kolom yang tersedia. Seperti pada table 3.2 berikut ini.

Tabel 3.1 contoh format pertanyaan kuesioner

No	Indikator	Selalu	Sering	Kadang-kadang	Hampir tidak pernah	Tidak Pernah
1.	Saya mengendarai sepeda motor membawa surat kelengkapan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)	$\checkmark$				
2.						

Tabel 3.2 menunjukan contoh format pertanyaan kuesioner dan jawaban mengenai jawaban yang akan diberikan.

Keterangan :

Selalu =	diberi skor 5
Sering =	diberi skor 4
Kadang-kadang =	diberi skor 3
Hampir tidak pernah =	diberi skor 2
Tidak Pernah =	diberi skor 1

3.13 Penggunaan Rumus

Analisa persepsi dan preferensi kuesioner penelitian digunakan untuk membahas hasil penelitian dengan menggunakan metode deskriptif persentase melalui pengumpulan data yakni berupa kuesioner. Setiap penelitian yang dilakukan dengan menggunakan metode angket atau kuesioner maka perlu dilakukan uji validitas dan uji reliabilitas. Uji validitas berguna untuk mengetahui kevalidan atau kesesuaian angket yang digunakan oleh peneliti untuk memperoleh data dari para responden. Uji reliabilitas digunakan untuk mengetahui tingkat konsistensi suatu angket yang digunakan oleh peneliti, sehingga angket tersebut dapat diandalkan untuk mengukur variabel penelitian. Pengujian validitas dan reliabilitas menggunakan program *software statistic* SPSS.

SPSS adalah program atau *software* yang digunakan untuk olah data *statistic*. Untuk dapat menggunakan SPSS ini sebaiknya peneliti sudah menguasai dasar dasar *statistic* sehingga akan lebih mudah dalam memahami cara analisis data dan membaca hasilnya. Adapun langkah-langkah untuk menganalisis data adalah sebagai berikut:

1. Validitas Item

Validitas berasal dari kata *validity* yang mempunyai arti sejauh mana ketepatan dan kecermatan suatu alat ukur dalam melakukan fungsi ukurannya (Azwar 1986). Selain itu validitas adalah suatu ukuran yang menunjukkan bahwa variabel yang diukur memang benar-benar variabel

yang hendak diteliti (Cooper dan Schindler, dalam Zulganef, 2006). Uji validitas adalah uji yang digunakan untuk menunjukkan sejauh mana alat ukur yang digunakan dalam suatu mengukur apa yang diukur. Ghazali (2009) menyatakan bahwa uji validitas digunakan untuk mengukur sah, atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner tersebut. Dari hasil perhitungan korelasi akan didapat suatu koefisien korelasi yang digunakan untuk mengukur tingkat validitas suatu item dan untuk menentukan apakah suatu item layak digunakan atau tidaknya suatu item layak digunakan atau tidak. Dalam penentuan layak atau tidaknya suatu item yang akan digunakan, biasanya dilakukan uji signifikansi koefisien korelasi pada taraf signifikan 5% atau 0,05, artinya suatu item dianggap valid jika berkorelasi signifikan terhadap skor total. Untuk teknik analisa yang digunakan mengukur validitas item yakni digunakan rumus korelasi *Product Momen*, yakni :

$$r_{xy} = \frac{N(\Sigma xy) - (\Sigma x)(\Sigma y)}{\sqrt{N(\Sigma y^2) - (\Sigma x)^2} \sqrt{N(\Sigma x^2) - (\Sigma y)^2}} \quad (3.1)$$

Keterangan :

r_{xy} = Koefisien korelasi antara variabel x dan variabel y

Σxy = Jumlah perkalian antara variabel x dan y

Σx^2 = Jumlah dari kuadrat nilai x

(Σy^2) = Jumlah dari kuadrat nilai y

$(\Sigma x)^2$ = Jumlah nilai x kemudian dikuadratkan

$(\Sigma y)^2$ = Jumlah nilai y kemudian dikuadratkan

Harga tabel r_{xy} yang diperoleh dari perhitungan di konsultasikan dengan nilai r pada Tabel *Product Momen* dengan taraf signifikan $\alpha=5\%$ atau

0,05. Soal dikatakan valid apabila harga $r_{xy} > r_{\text{tabel}}$, maka item angket atau kuesioner dinyatakan valid.

Untuk menginterpretasikan tingkat validitas, maka koefisien korelasi digategorikan pada Tabel 3.2

Tabel 3.2 Kriteria Validitas Instrument tes

Nilai r	Interpretasi
0,81 – 1,00	Sangat Tinggi
0,61 – 0,80	Tinggi
0,41 – 0,60	Cukup Tinggi
0,21 – 0,40	Rendah
0,00 – 0,20	Sangat Rendah

Sumber : Sugiyono, 2013

2. Reliabilitas

Menurut Notoatmodjo (2005) dalam (Widi, R., 2011), reliabilitas merupakan indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya konsistensinya, apakah alat ukur tersebut akan tetap konsisten apabila pengukuran tersebut diulang. Alat ukur dikatakan reliable jika menghasilkan hasil yang sama meskipun dilakukan pengukuran berkali-kali. Uji reliabilitas pada penelitian ini menggunakan metode *Cronbach's Alpha*. Menurut (Arikunto, 2010) *Cronbach's Alpha* digunakan untuk mencari reliabilitas instrument yang skornya bukan 1 atau 0. Tinggi rendahnya reliabilitas dinyatakan suatu nilai yang disebut koefisien reliabilitas, berkisaran antara 0-1. Koefisien reliabilitas dilambangkan R (Roza et al., 2020).

Adapun rumus yang digunakan untuk uji reliabilitas sebagai berikut :

a. Mencari Jumlah Varians Butir

Sebelum dilakukan uji reliabilitas terlebih dahulu mencari nilai atau jumlah dari varians butir, yaitu :

$$\Sigma Si^2 = \frac{\Sigma x^2 - \frac{(\Sigma x)^2}{N}}{N} \quad (3.2)$$

Keterangan :

ΣSi^2 = Varians butir

N = Jumlah responden

Σx^2 = Jumlah kuadrat skor butir

$(\Sigma x)^2$ = Nilai dari jumlah kuadrat skor butir

b. Mencari Jumlah Varians Total

Setelah dapat varians butir, selanjutnya mencari nilai atau jumlah dari varians total, yaitu :

$$\Sigma St^2 = \frac{\Sigma y^2 - \frac{(\Sigma y)^2}{N}}{N} \quad (3.3)$$

Keterangan :

ΣSt^2 = Varians total

N = Jumlah Responden

Σy^2 = Jumlah kuadrat skor total

$(\Sigma y)^2$ = Jumlah kuadrat skor butir

c. Mencari Reliabilitas

Setelah didapat jumlah varians butir dan jumlah varians total, selanjutnya dilakukan uji reliabilitas. Untuk menguji reliabilitas kuesioner penelitian, maka dalam hal ini peneliti menggunakan rumus Analisa Alpha, yaitu :

$$r_i = \left[\frac{k}{k-1} \right] \left[1 - \frac{\Sigma Si^2}{\Sigma St^2} \right] \quad (3.4)$$

Keterangan :

r_i = Reliabilitas instrumen

k = Banyaknya pertanyaan

ΣSi^2 = Jumlah varians butir

ΣSt^2 = Jumlah varians total

Tinggi rendahnya reliabilitas, ditunjukkan oleh suatu yang disebut nilai koefisien reliabilitas.

Tabel 3.3 Rentang nilai *Cronbach's Alpha*

Nilai Alpha	Kategori Realibilitas
0,8-1,0	Reliabilitas sangat tinggi
0,6-0,8	Reliabilitas tinggi
0,4-0,6	Reliabilitas sedang
0,2-0,4	Reliabilitas rendah

Sumber : Arikunto, 2010

2. Mean (rata-rata)

Mean merupakan nilai rata-rata dari beberapa buah data. Nilai rata-rata mean dihitung dengan menjumlahkan keseluruhan total data dibagi dengan banyaknya data.

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{N} \quad (3.5)$$

Keterangan

$\bar{x}$ = Rata-rata mean

$\sum x$ = Jumlah skor butir

N = Jumlah responden

BAB IV METODE PENELITIAN

4.1 Alat dan Bahan

Untuk mempermudah penelitian di lapangan memerlukan peralatan untuk mendukung peneliti. Adapun peralatan dan bahan yang peneliti gunakan sebagai berikut :

1. Kamera
2. Seperangkat Alat Computer
3. Formulir kuesioner

4.2 Variabel Penelitian

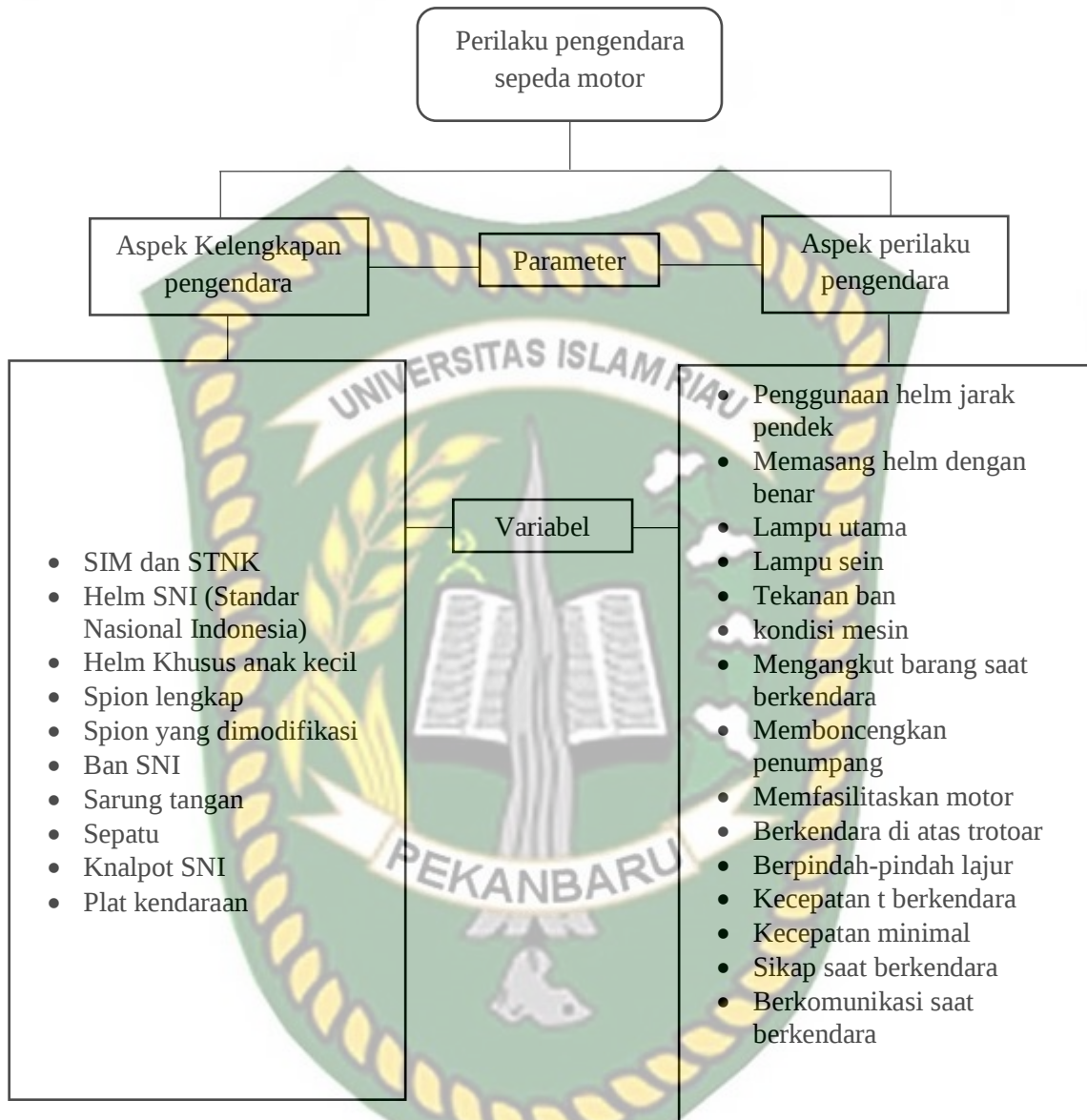
Variabel yang akan diteliti melalui responden para pengendara sepeda motor yang melintas di sepanjang area penelitian di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu meliputi kelengkapan pengendara dan perilaku pengendara. Berikut merupakan tabel variabel dan indikator yang akan di gunakan dalam penelitian ini :

Tabel 4.1 Variabel dan Indikator

Parameter	Variabel	Indikator
Aspek Kelengkapan Pengendara Sepeda Motor	SIM dan STNK	Frekuensi membawa surat kendaraan bermotor SIM dan STNK
	Helm SNI	Helm Berstandar Nasional Indonesia (SNI)
	Helm khusus anak kecil	Helm khusus anak kecil sesuai dengan ukuran kepalanya yang SNI
	Spion lengkap	Spion Lengkap kiri dan kanan
	Spion yang dimodifikasi	Spion yang tidak di modifikasi
	Ban SNI	Ban sepeda motor SNI
	Sarung Tangan	Sarung tangan
	Sepatu	Sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki
	Knalpot SNI	Knalpot sesuai standar kendaraan sepeda motor
	Nomor Plat kendaraan	Kendaraan bermotor dilengkapi Nomor plat Kendaraan.

Aspek Perilaku Pengendara Sepeda Motor	Penggunaan helm jarak pendek	Perjalanan jarak pendek tidak menggunakan helm
	Memasang helm dengan benar	Memasang pengait helm dagunya hingga berbunyi klik
	Lampu utama	Menyalakan lampu utama disiang hari
	Lampu sein	Mematikan lampu sein
	Tekanan ban	Memeriksa tekanan ban
	Kondisi mesin	Memeriksa kondisi mesin sebelum mengendarai
	Mengangkut barang	Mengangkut barang sebanyak mungkin
	Memboncengkan penumpang	Memboncengkan lebih dari satu penumpang
	Mefasiitaskan motor	Memfasilitaskan yang belum mempunyai SIM
	Berkendara diatas trotoar	Mengendarai sepeda motor diatas trotoar
	Berpindah-pindah lajur	Berpindah pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit
	Kecepatan berkendara	Mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi
	Kecepatan minimal	Mengendarai kendaraan dengan kecepatan 35 km/jam
	Sikap saat berkendara	Mengemudikan sepeda motor sekehendak hati
	Berkomunikasi saat berkendara	Berkomunikasi saat mengemudi dengan memakai headsfree

Sumber : Putranto, Leksmono Suryo (2020)



Gambar 4.1 Bagan Alir perilaku pengendara sepeda motor
(Sumber : Putranto, Leksmono Suryo 2020)

4.3 Teknik Pengumpulan Data

Pada penelitian ini teknik pengumpulan data yang digunakan adalah menggunakan metode pengumpulan data primer dan metode analisis data. Adapun metode pengumpulan data primer yang digunakan adalah sebagai berikut :

1. Observasi Lapangan

Observasi lapangan dilakukan guna melengkapi data yang diperlukan untuk keperluan gambaran umum dari permasalahan. Pengambilan data dengan metode observasi lapangan dilakukan selama beberapa hari. Kemudian data dari observasi lapangan atau pengamatan disimpulkan dalam bentuk cerita, gambar, tabel dan lainnya.

2. Data Primer Kuesioner

Data primer merupakan data yang didapati dari lokasi penelitian. Cara mendapatkan data primer yaitu dengan melakukan survey lokasi dan menyebarkan kuesioner di lokasi penelitian. Kuesioner diberikan kepada 100 responden yang merupakan masyarakat Ujung Batu, dan target kuesionernya adalah pelajar, mahasiswa, karyawan swasta, PNS, wirausaha dan masyarakat umum lainnya yang berusia 17 s/d >57 Tahun. Kriteria pemberian skor pada alternatif jawaban untuk setiap item pada lembar kuesioner adalah sebagai berikut :

- a. Skor 5 untuk jawaban Selalu
- b. Skor 4 untuk jawaban Sering
- c. Skor 3 untuk jawaban Kadang-kadang
- d. Skor 2 untuk jawaban Hampir tidak pernah
- e. Skor 1 untuk jawaban Tidak pernah

4.4 Metode Analisis Data

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian statistik deskriptif, yaitu merupakan penelitian yang menggambarkan atau menguraikan data sesuai statistik atas suatu kondisi sejelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek yang akan di teliti. Jenis penelitian statistik deskriptif yang akan dipakai pada penelitian ini adalah statistik deskriptif kuantitatif-kualitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan dalam pengukuran/penilaian perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas oleh responden. Sedangkan deskriptif kualitatif digunakan untuk menerangkan hasil dari data kuantitatif dan mendeskripsikan hasil penelitian yang dikumpulkan melalui kuesioner.

4.5 Tahapan Penelitian

Tahapan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Identifikasi dan perumusan masalah

Hal pertama yang dilakukan dalam penelitian ini ialah mengidentifikasi masalah di wilayah penelitian yang akan diteliti lalu merumuskan satu masalah utama yang akan menjadi beberapa pertanyaan yang akan diteliti

2. Studi Literatur

Studi literatur merupakan cara memperoleh data dari sumber tulisan yang pernah dilakukan sebelumnya, adapun studi literatur pada penelitian ini bersumber pada Skripsi, Jurnal, dan beberapa artikel terkait. Studi literatur juga menghasilkan konsep dari peneliti untuk mencapai tujuan dari penelitian.

3. Pengumpulan Data

Kemudian melakukan kajian literatur untuk mendapati indikator variabel-variabel penelitian, lalu memulai proses analisis yang diawali dengan mengumpulkan data yang diperlukan untuk memenuhi tujuan penelitian. Proses pengumpulan data dengan melakukan metode observasi lapangan, kemudian penyebaran kuesioner dan terakhir data tersebut dianalisis.

4. Analisis Data

Tahapan terpenting dalam suatu penelitian yaitu cara menganalisis data yang telah dikumpulkan. Tahap ini adalah proses untuk menemukan hasil dari penelitian sesuai dengan tujuan penelitian. Analisis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu menggunakan aplikasi SPSS untuk mencari tau korelasi variabel, uji validitas dan reliabilitasnya. Kemudian mencari nilai rata-rata. Dan teknik analisis ini diharapkan akan menemukan jawaban atas permasalahan penelitian ini.

5. Penarikan Kesimpulan

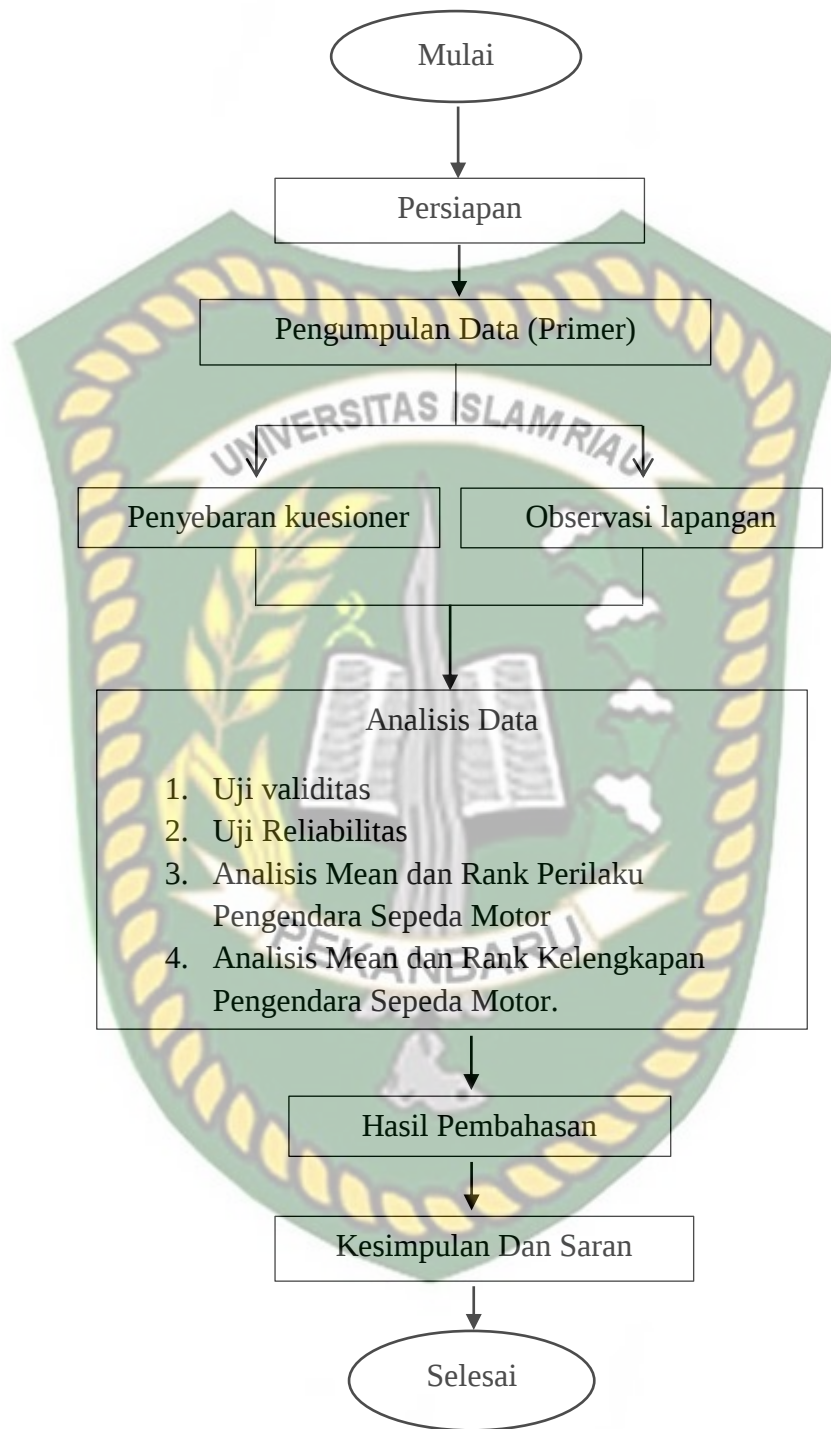
Tahap akhir dari penelitian ini adalah penarikan kesimpulan atas hasil yang didapati ,kemudian memberikan saran kepada pembaca tentang penelitian Perilakupengendara Sepeda Motor Dalam Mengutamakan

Aspek Keselamatan Lalu Lintas Di Wilayah Kecamatan Ujung Batu
Kabupaten Rokan Hulu Provinsi Riau.



Dokumen ini adalah Arsip Milik :

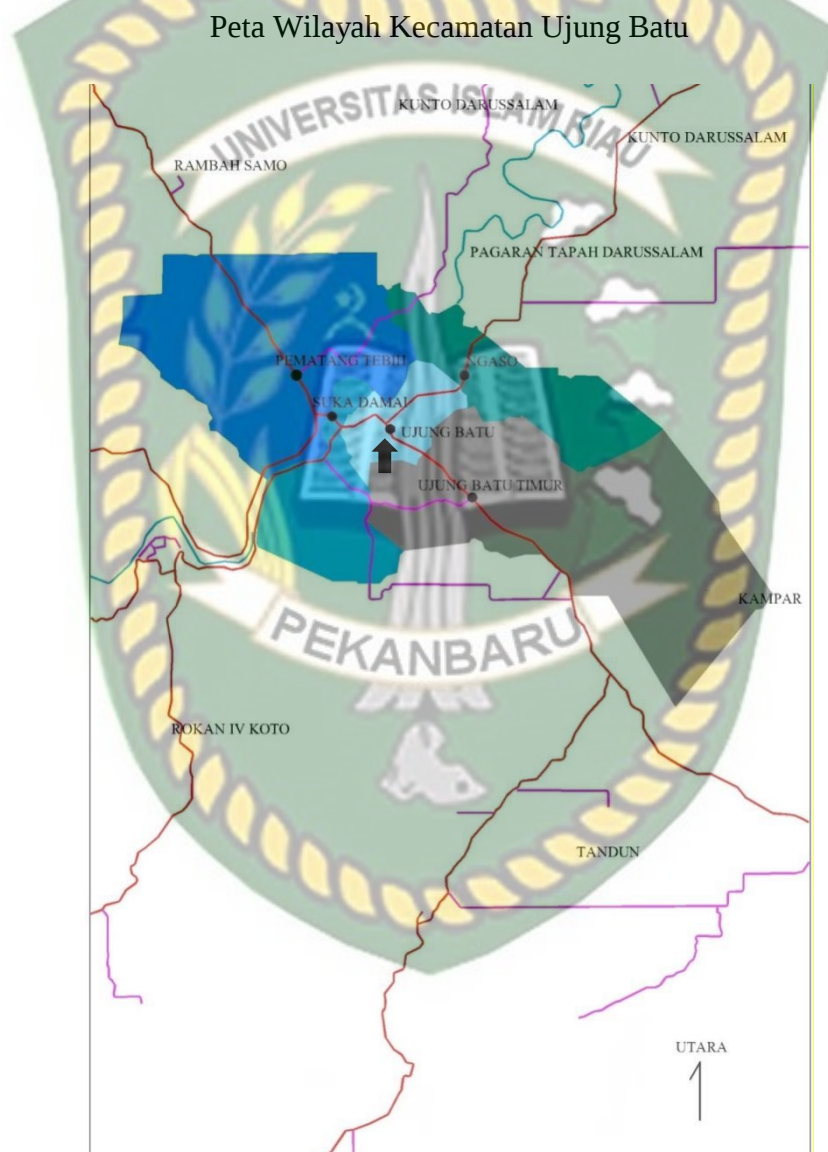
Perpustakaan Universitas Islam Riau



Gambar 4.2 Bagan Alir Penelitian

4.6 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu, sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian dengan mengambil lokasi penelitian di Wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu. Lokasi Penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut :



Gambar 4.3 Denah Lokasi

4.7 Cara Analisis Data

4.7.1 Uji Validitas

Kuesioer dikatakan valid (sah), jika pertanyaan pada suatu kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut.

Uji validitas data :

1. Menentukan nilai r tabel

Nilai r tabel dapat ditentukan dari tabel r (pada lampiran B-2), Untuk $df = \text{jumlah sampel} - 2$, dengan tingkat signifikansi 5%

2. Menentukan r hitung

- a. Jika r hitung $>$ dari r tabel maka variabel pernyataan dikatakan valid.
- b. Jika r hitung $<$ t tabel maka variabel pernyataan dikatakan tidak valid.

4.7.2 Uji reliabilitas

Reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari variabel ataupun konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliabel atau handal jika jawaban seseorang terhadap pertanyaan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Pengukuran reliabilitas dapat dilakukan dengan *one shot* atau pengukuran sekali saja, kemudian hasilnya dibandingkan dengan pertanyaan lain atau mengukur korelasi antar jawaban.

Uji reliabilitas dilakukan dengan bantuan program SPSS yang memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik Cronbach Alpha (α). Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach Alpha $> 0,6$ (Ghozali, 2009).

4.7.3 Mean (Rata-rata)

Metode ini merupakan cara analisis statistik dengan mencari nilai rata-rata dari suatu data tertentu. Dengan nilai rata-rata tersebut dapat dilihat faktor mana yang lebih dominan dari faktor yang lain.

BAB V

ANALISA DAN PEMBAHASAN

5.1 Penjelasan Penelitian

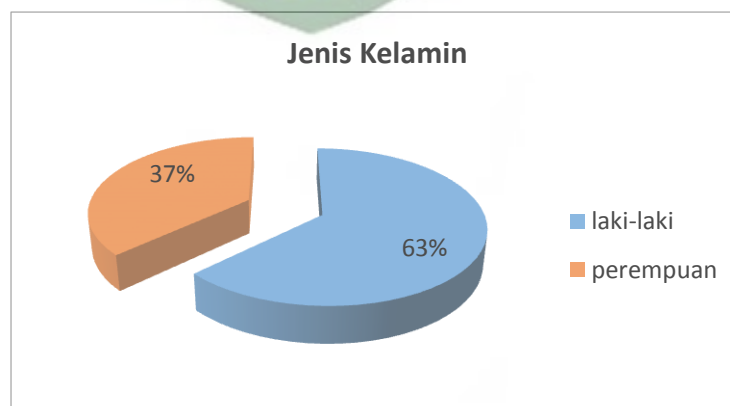
Untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor maka perlu adanya penyebaran kuesioner yang memungkinkan akan berpengaruh terhadap aspek keselamatan lalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu. Kuesioner diberikan kepada 100 responden yang terdiri dari 25 pertanyaan yaitu aspek kelengkapan pengendara dan aspek perilaku pengendara sepeda motor. Dan untuk target respondennya yaitu pelajar, mahasiswa, karyawan swasta, PNS, wirausaha dan masyarakat umum lainnya yang berusia 17 s/d >57 Tahun..

Analisis dilakukan dengan cara memvalidasi kuesioner dari data kelengkapan pengendara dan perilaku pengendara dan sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas. Hasil data responden kuesioner (berdasarkan jenis kelamin, usia, dan tingkat pekerjaan), kemudian dilakukan uji validitas, uji reliabilitas, distribusi frekuensi jawaban dari responden, mean dan rank.

5.2 Hasil Data Latar Belakang Responden

5.2.1 Jenis Kelamin

Pengguna sepeda motor di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu berdasarkan jenis kelamin laki-laki dan perempuan. Dapat dilihat pada gambar 5.1 berikut ini:

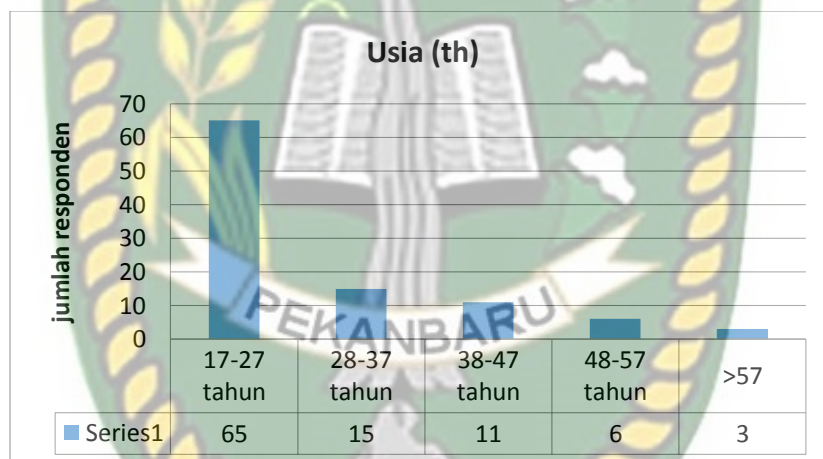


Gambar 5.1 Diagram persentase responden berdasarkan jenis kelamin di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu

Gambar 5.1 menunjukkan bahwa jenis kelamin dari 100 responden pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu yang di jadikan sampel. Yang berjenis kelamin laki-laki sebesar 63%, dan perempuan 37%.

5.2.2 Usia

Pengguna sepeda motor di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu berdasarkan usia yang ditinjau adalah usia <17 th, 17-20 tahun, 21-25 tahun, 26-30 tahun, 31-35 tahun, >35 tahun. Dapat dilihat pada gambar 5.2 berikut ini:

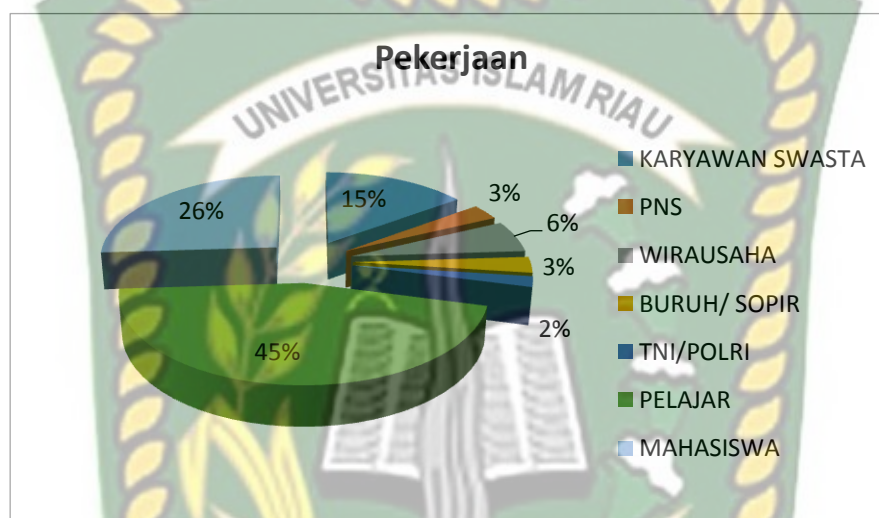


Gambar 5.2 Diagram karakteristik responden berdasarkan usia di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu

Dari karakteristik berdasarkan usia dari 100 responden pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu yang di jadikan sampel, didapatkan bahwa responden yang berusia 17-27 tahun sebanyak 65 orang, responden yang berusia 28-37 tahun 15 orang, responden yang berusia 38-47 tahun sebanyak 6 orang, responden yang berusia 48-57 tahun sebanyak 6 orang, dan responden yang berusia >57 tahun sebanyak 3 orang.

5.2.3 Pekerjaan

Pengguna Sepeda Motor di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu berdasarkan profesi/pekerjaan yang ditinjau adalah Karyawan Swasta, PNS, Wirausaha, Pelajar, Buruh/Sopir, TNI/POLRI, dan Mahasiswa. Dapat dilihat pada gambar 5.3 berikut ini :



Gambar 5.3 Diagram persentase responden berdasarkan pekerjaan di Wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu.

Gambar 5.3 menunjukkan bahwa dari 100 responden berdasarkan pekerjaan di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu jumlah Karyawan swasta sebesar 15 %, PNS sebesar 3%, Wirausaha sebesar 6%, Buruh/sopir sebesar 3%, TNI/POLRI sebesar 2%, Pelajar sebesar 45%, dan Mahasiswa sebesar 26%.

5.3 Uji Validitas dan Reliabilitas

5.3.1 Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau validnya tidaknya suatu kuesioner. Suatu instrument dikatakan valid jika pertanyaan pada suatu instrument mampu atau handal untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Pada uji validitas, sampel yang di gunakan sebanyak 100 responden yang

merupakan pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu. Kriteria penilaian uji yaitu sebagai berikut:

- Jika $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$ maka variabel pernyataan dikatakan valid
- Jika $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$ maka variabel pernyataan dikatakan tidak valid

Nilai $r \text{ tabel}$ diperoleh dengan persamaan $N-2 = 100 - 2 = 98$ (Lihat tabel R pada lampiran B-2) signifikan diperoleh $r \text{ tabel} = (0,1966)$. Pengujian dapat dilihat pada lampiran B-4 dan hasil nilai uji validitas dapat dilihat pada Tabel 5.1 berikut ini.

Tabel 5.1 Hasil uji validitas instrument

Variabel	R-Hitung	R-Tabel	Hasil
PT1	0,761	0,1966	Valid
PT2	0,488	0,1966	Valid
PT3	0,658	0,1966	Valid
PT4	0,567	0,1966	Valid
PT5	0,509	0,1966	Valid
PT6	0,612	0,1966	Valid
PT7	0,604	0,1966	Valid
PT8	0,597	0,1966	Valid
PT9	0,633	0,1966	Valid
PT10	0,785	0,1966	Valid
PT11	0,260	0,1966	Valid
PT12	0,321	0,1966	Valid
PT13	0,753	0,1966	Valid
PT14	0,521	0,1966	Valid
PT15	0,604	0,1966	Valid
PT16	0,516	0,1966	Valid
PT17	0,287	0,1966	Valid
PT18	0,529	0,1966	Valid
PT19	0,558	0,1966	Valid
PT20	0,728	0,1966	Valid
PT21	0,782	0,1966	Valid
PT22	0,398	0,1966	Valid
PT23	0,551	0,1966	Valid
PT24	0,493	0,1966	Valid
PT25	0,287	0,1966	Valid

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

Dari hasil pengujian validitas pada Tabel 5.1 diatas, kuesioner yang berisi dari 2 variabel ini ada 25 pernyataan yang telah diisi oleh 100 responden pada penelitian ini. Dari hasil perhitungan validitas pada tabel diatas, dapat dilihat bahwa r hitung $>$ r tabel semua dinyatakan valid. 25 pernyataan semua dinyatakan valid karena r hitung lebih dari r tabel yaitu 0,1966.

5.3.2 Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas merupakan pengujian pada indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya konsistensinya, apakah alat ukur tersebut akan tetap konsisten apabila pengukuran tersebut diulang. Alat ukur dikatakan reliabel jika menghasilkan hasil yang sama meskipun dilakukan pengukuran berkali-kali.

Uji reliabilitas dilakukan terhadap data yang sudah diuji valid, salah satu metode untuk mencari tau nilai reliabilitas suatu penelitian adalah melalui metode cronbach's alpha. *cronbach's alpha* digunakan untuk mencari reliabilitas instrument yang skornya bukan 1 atau 0. Tinggi rendahnya reliabilitas dinyatakan suatu nilai yang disebut koefisien reliabilitas, berkisaran antara 0-1.

Tabel 5.2 Tabel Reliabilitas

Reliabilitas	
Jumlah Pertanyaan	Nilai Alpha
25	0,906

Sumber : Hasil, 2021

Pada Tabel 5.2 menunjukkan bahwa pengujian Reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan reliabel karena berada diantara koefisien korelasi 0,8-1,0 yang berarti masuk kategori reliabilitas **Sangat Tinggi**.

5.4 Hasil Data Distribusi Frekuensi Kelengkapan Pengendara dan Perilaku Pengendara

5.4.1 Distribusi Frekuensi Kelengkapan Pengendara

Didapatkan hasil distribusi frekuensi 100 responden dari kelengkapan pengendara di wilayah Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu dapat dilihat pada tabel 5.3 berikut:

Tabel 5.3 Distribusi frekuensi jawaban kelengkapan pengendara.

No	Indikator	Selalu	Sering	Kadang-kadang	Hampir tidak pernah	Tidak pernah
1	Saat mengendarai sepeda motor membawa kelengkapan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (SNTK)	28	37	19	15	1
2	Menggunakan helm Berstandar Nasional Indonesia (SNI) yang lapisan luarnya keras, lapisan tengah tebal, dan lapisan tengahnya lunak.	20	22	42	12	4
3	Anak kecil yang di bonceng menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya	21	37	36	6	0
4	Menggunakan spion kiri dan kanan pada kendaraan sepeda motor	23	40	36	1	0
5	Menggunakan spion yang tidak di modifikasi	11	30	36	23	0
6	Menggunakan ban sepeda motor Bersatandar Nasional Indonesia (SNI)	30	36	36	23	0
7	Menggunakan sarung tangan	11	16	39	25	9

8	Menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki	32	35	18	15	0
9	Menggunakan knalpot sesuai standar kendaraan sepeda motor	26	36	31	6	1
10	Kendaraan bermotor selalu di lengkapi dengan nomor plat kendaraan	39	34	25	2	0

Sumber : Hasil Perhitungan (2021)

Tabel 5.3 menunjukkan hasil keseluruhan distribusi frekuensi jawaban dari 100 responden terhadap 10 item pertanyaan dari kelengkapan pengendara sepeda motor yang di berikan oleh peneliti.

5.4.2 Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara

Didapatkan hasil distribusi frekuensi 100 responden dari perilaku pengendara di wilayah Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu dapat dilihat pada tabel 5.4 berikut:

Tabel 5.4 Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara

No	Indikator	Selalu	Sering	Kadang-kadang	Hampir tidak pernah	Tidak Pernah
1	Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan	4	28	20	40	0
2	Saya memasang helm dengan benar, dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi klik	19	47	28	6	0
3	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	32	38	19	11	0
4	Saya mematikan lampu sein sebelum mengendarai sepeda motor	11	35	33	21	0
5	Saya memeriksa tekanan ban sebelum mengendarai sepeda motor	28	34	31	6	1

6	Saya memeriksa kondisi mesin sebelum mengendarai sepeda motor	9	29	46	12	4
7	Saya mengangkut barang sebanyak mungkin ketika mengendarai sepeda motor	16	21	36	23	4
8	Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama	24	35	33	8	0
9	Saya memfasilitaskan kerabat saya yang belum dewasa dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk mengemudikan sepeda motor	16	15	36	24	9
10	Saya mengendarai sepeda motor di atas trotoar saat menghindari kemacetan	34	35	33	8	0
11	Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan	28	41	19	11	1
12	Saya mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi	25	32	30	7	6
13	Saya mengendarai kendaraan sepeda motor dengan kecepatan 35 km/jam	6	27	50	13	4
14	Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya ketika berkendara	8	21	37	29	5
15	Saya berkomunikasi dengan handphone saat mengemudi dengan cara memakai handsfree	8	31	43	14	4

Sumber : Hasil Perhitungan (2021)

Tabel 5.4 menunjukkan hasil distribusi frekuensi jawaban dari 100 responden terhadap 15 item pertanyaan dari perilaku pengendara sepeda motor yang di berikan oleh peneliti.

5.5. Analisis Mean dan Rank

5.5.1 Mean dan Rank kelengkapan pengendara

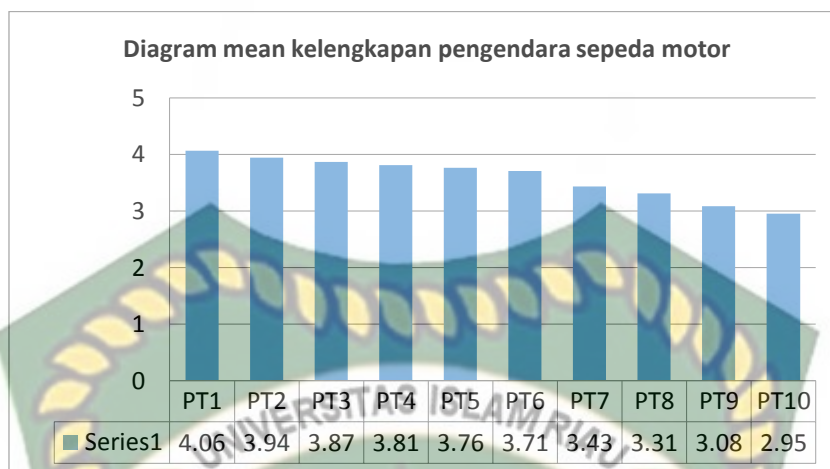
Mean dan rank dari kelengkapan pengendara dimana mean diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, dan ranking diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir seperti pada tabel 5.5 berikut ini

Tabel 5.5 Hasil Mean dan Rank kelengkapan pengendara

No	Indikator	Mean	Rank
1	Kendaraan bermotor selalu di lengkapi dengan nomor plat kendaraan	4,06	1
2	Menggunakan ban sepeda motor Bersatandar Nasional Indonesia (SNI)	3,94	2
3	Menggunakan spion kiri dan kanan pada kendaraan sepeda motor	3,87	3
4	Menggunakan knalpot sesuai standar kendaraan sepeda motor	3,81	4
5	Saat mengendarai sepeda motor membawa kelengkapan Surat Izin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (SNTK)	3,76	5
6	Anak kecil yang di bonceng menggunakan helm khusus anak yang sesuai dengan ukuran kepalanya	3,71	6
7	Menggunakan helm Berstandar Nasional Indonesia (SNI) yang lapisan luarnya keras,lapisan tengah tebal,dan lapisan tengahnya lunak.	3,43	7
8	Menggunakan spion yang tidak di modifikasi	3,31	8
9	Menggunakan sepatu yang melindungi kaki hingga mata kaki	3,08	9
10	Menggunakan sarung tangan	2,95	10
Rata-rata		$\Sigma=3,59$	

Sumber : Hasil Olah data (2021)

Tabel 5.5 Hasil mean dan rank kelengkapan pengendara menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi 4,06 dengan pernyataan ‘Kendaraan bermotor selalu di lengkapi dengan nomor plat kendaraan’. Dan nilai mean yang terendah yaitu 2,95 pada pernyataan ‘Menggunakan sarung tangan’. Serta jumlah nilai rata-rata mean 3,59.



Gambar 5.4 Diagram mean kelengkapan pengendara sepeda motor

Gambar 5.4 menunjukkan diagram nilai mean kelengkapan pengendara sepeda motor di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu. Pada PT1 memiliki nilai mean 4,06, PT2 memiliki nilai mean 3,94, PT3 memiliki nilai mean 3,87, PT4 memiliki nilai mean 3,81, PT5 memiliki nilai mean 3,76, PT6 memiliki nilai mean 3,71, PT7 memiliki nilai mean 3,43, PT8 memiliki nilai mean 3,31, PT9 memiliki nilai mean 3,08, PT10 memiliki nilai mean 2,95. Dapat disimpulkan nilai mean yang tertinggi yaitu pada PT1 dengan nilai mean 4,06, dan nilai mean yang terendah yaitu pada PT10 dengan nilai mean 2,95.

5.5.2 Mean dan Rank perilaku pengendara

Mean dan rank dari perilaku pengendara dimana mean diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, dan ranking diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir seperti pada tabel 5.6 berikut ini:

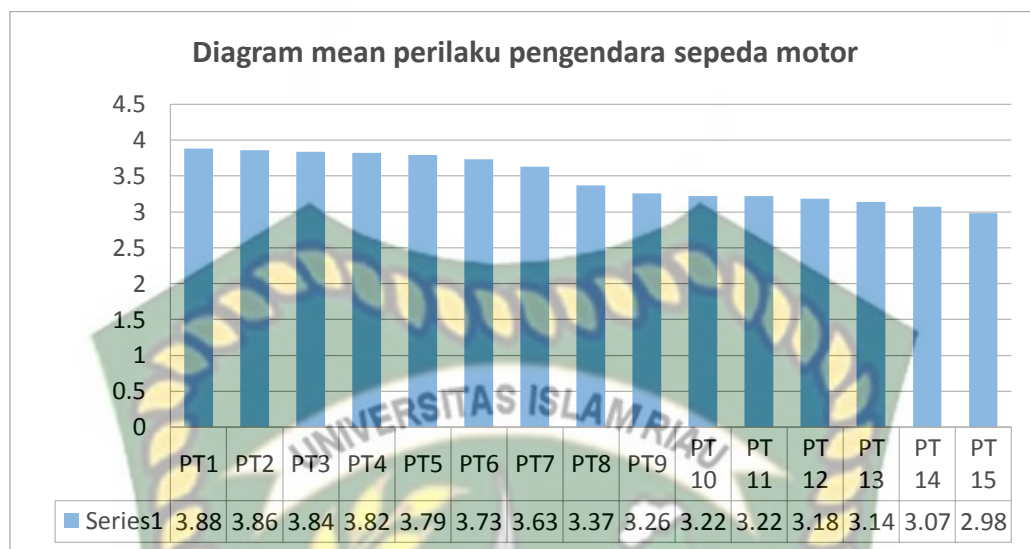
Tabel 5.6 Hasil Mean dan Rank perilaku pengendara

No	Indikator	Mean	Rank
1	Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan	3,88	1
2	Saya mengendarai sepeda motor di atas trotoar saat menghindari kemacetan	3,86	2
3	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	3,84	3
4	Saya memeriksa tekanan ban sebelum mengendarai sepeda motor	3,82	4

5	Saya memasang helm dengan benar, dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi klik	3,79	5
6	Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama	3,73	6
7	Saya mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi	3,63	7
8	Saya mematikan lampu sein sebelum mengendarai sepeda motor	3,37	8
9	Saya memfasilitaskan kerabat saya yang belum dewasa dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk mengemudikan sepeda motor	3,26	9
10	Saya mengangkut barang sebanyak mungkin ketika mengendarai sepeda motor	3,22	10
11	Saya berkomunikasi dengan handphone saat mengemudi dengan cara memakai handsfree	3,22	10
12	Saya mengendarai kendaraan sepeda motor dengan kecepatan 35 km/jam	3,18	11
13	Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu dbgunakan	3,14	12
14	Saya memfasilitaskan kerabat saya yang belum dewasa dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk mengemudikan sepeda motor	3,07	13
15	Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya ketika berkendara	2,98	14
Rata-rata		$\Sigma=3,46$	

Sumber : Hasil Olah data (2021)

Tabel 5.6 Hasil mean dan rank perilaku pengendara sepeda motor menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi dan berada pada rank 1 yaitu pada pernyataan ‘Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan’ dengan nilai mean 3,88. Dan nilai mean yang terendah yaitu pada pernyataan ‘Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya ketika berkendara’ dengan nilai 2,98. Serta jumlah nilai rata-rata mean 3,46.



Gambar 5.4 Diagram mean perilaku pengendara sepeda motor

Gambar 5.4 menunjukkan diagram nilai mean perilaku pengendara sepeda motor di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu. Pada PT1 memiliki nilai mean 3,88, PT2 memiliki nilai mean 3,86, PT3 memiliki nilai mean 3,84, PT4 memiliki nilai mean 3,82, PT5 memiliki nilai mean 3,79, PT6 memiliki nilai mean 3,73, PT7 memiliki nilai mean 3,63, PT8 memiliki nilai mean 3,37, PT9 memiliki nilai mean 3,26, PT10 memiliki nilai mean 3,22, PT11 memiliki nilai mean 3,22, PT12 memiliki nilai mean 3,18, PT13 memiliki nilai mean 3,14, PT14 memiliki nilai mean 3,07, PT15 memiliki nilai mean 2,98. Dapat disimpulkan nilai mean yang tertinggi yaitu pada PT1 dengan nilai mean 3,88, dan nilai mean yang terendah yaitu pada PT15 dengan nilai mean 2,98.

5.6 Rekomendasi Peneliti Membuat Suatu Sosialisasi

Untuk meningkatkan perilaku yang baik dalam berkendara dan membudayakan keselamatan berkendara dapat dilakukan dengan sosialisasi dan kampanye tentang pentingnya keselamatan berkendara. Rekomendasi peneliti membuat suatu sosialisasi kepada masyarakat Kecamatan Ujung Batu bertujuan untuk memberikan pengarahan kepada para masyarakat mengenai pentingnya mematuhi tata tertib berlalu lintas karena hal ini merupakan keselamatan dalam berlalu lintas. Penggunaan helm serta kelengkapan kendaraan dapat mengurangi

kecelakaan di jalan raya. Keselamatan pengendara lebih diutamakan dan memperhatikan semua kelengkapan.

Dalam mengadakan sosialisasi disiplin berlalu lintas materi yang disampaikan dalam sosialisasi antara lain tentang peraturan lalu lintas dan upaya tertib berlalu lintas yang baik dan benar di jalan raya. Dimulai dengan Kelengkapan pengendara, seperti membawa sepeda motor agar melengkapi semua peralatan motornya, seperti menggunakan helm SNI, spion, serta knalpot juga plat motor dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan HP saat berkendara dan yang paling penting tentu yang telah memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dan lain sebagainya yang berhubungan dengan keselamatan di jalan raya.

Melalui sosialisasi tersebut diharapkan kepada masyarakat Kecamatan Ujung Batu dapat mengetahui dan mematuhi peraturan berlalu lintas dengan baik dan benar. Dengan mematuhi rambu-rambu lalu lintas, akan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas dan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian perilaku pengendara sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, yang dapat disimpulkan berdasarkan analisis data, yaitu sebagai berikut:

1. Perilaku masyarakat pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu Rokan Hulu:
 - a. Untuk aspek Kelengkapan pengendara dilihat dari hasil mean dan rank yang menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi 4,06 dengan pernyataan 'Kendaraan bermotor dilengkapi dengan nomor plat kendaraan'. Dan nilai mean yang terendah yaitu 2,95 pada pernyataan 'Menggunakan sarung tangan'
 - b. Untuk aspek perilaku pengendara sepeda motor dapat disimpulkan dari hasil mean dan rank yang menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi pada pernyataan 'Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan' dengan nilai mean 3,88. Dan nilai mean yang terendah yaitu pada pernyataan 'Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya ketika berkendara' dengan nilai mean 2,98.
2. Tingkat kesadaran berlalu lintas pengguna sepeda motor juga dapat disimpulkan dari hasil analisis frekuensi jawaban dari setiap responden, dimana nilai koefisien tertinggi yaitu sebesar 0,785 dengan tingkat kesadaran pengendara sepeda motor yaitu 'Kendaraan bermotor dilengkapi dengan nomor plat kendaraan'.

6.2 Saran

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, saran yang dapat diberikan adalah sebagai berikut:

1. Pengguna pengendara sepeda motor agar lebih hati-hati dengan tidak mengendarai sepeda motor dengan berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan.
2. Perlu diadakan sosialisasi dan tentang kebijakan pemahaman peraturan lalu lintas dan pencegahan kecelakaan berlalu lintas di sekolah maupun di wilayah Kecamatan Ujung batu agar masyarakat bisa lebih tetib dalam perilaku berkendara dan berlalu lintas.
3. Untuk peneliti selanjutnya, diharapkan dapat menambah informasi untuk sistem keselamatan berkendara di jalan raya dan dapat menambahkan data data kecelakaan lalu lintas.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2009. Undang-undang No 22 Tahun 2009, Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta : Pemerintah Republik Indonesia.
- Arikunto, Suharsimi. 2002. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azwar, Saiffudin. 1986. Validitas dan Reliabilitas. Jakarta: Rineka Cipta.
- Badan Pusat Statistik. 2020. Kependudukan dan Ketanagakerjaan. BPS Ujung Batu.
- Cooper, D.R., dan Schindler. 2006. Business Research Methods. USA : McGraw-Hill.
- Hu, Tian-Yi, Xiaofei Xie dan Jie Li. 2013. *Negative of positive? The effect of emotion and mood on risky driving. Transportation Research*, 16 : 29-40.
- Khisty, Lall. 2005. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi. Jilid I. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Lende, Christiyanto Ardi. 2017. Perilaku Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Studi Kajian Wilayah Kota Waikabubak, Sumba Barat, NTT. Yogyakarta : Universitas Atma Jaya.
- Michaux et Cie. 1868. Michaux and company, Perusahaan Pertama Yang Membuat Sepeda Dengan Pedal. Paris : The Bicycle.
- Ndjurumbaha. 2017. Perilaku Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kecamatan Samigaluh. Daerah Istimewa Yogyakarta : Universitas Atma Jaya.
- Purnamasari, Poei Eliza dan J.Dwijoko Ansusanto. 2016. Perilaku Berlalu Lintas Yang Mendukung Keselamatan Di Jalan Raya. Perilaku Berlalu Lintas Vol. 14 No. 1 Oktober 2016 : 10-19.
- Putranto, Leksmono Suryo. 2020. Perilaku Pengemudi Indonesia, hasil penelitian dan Kumpulan dan alat ukur, Universitas Tarumanegara Jakarta.
- Riduwan, dan Akdon. 2009. Aplikasi Statistika dan Metode Penelitian untuk Administrasi dan Manajemen. Bandung : Dewa Ruci
- Setiawan. 2017. Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor: Universitas Pakuan Bogor.
- Sitinjak, Tumpal JR & Sugiarto. 2006. *Lisrel*. Edisi Pertama. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Sugiyono. 1999. Statistika Untuk Penelitian. Bandung : CV Alfabeta.

- Waluyo, Bambang. 2019. Pembangunan Budaya Kesadaran Berkendara Sepeda Motor Yang Aman di Kalangan Pelajar SMAN 66 Jakarta.
- Widi, R. (2011). Uji validitas dan reliabilitas dalam penelitian epidemiologi kedokteran gigi. *Stomatognatic (JKG Unej)*, 8(1), 27-34.
- Wijarnoko, I., & Rido, M. A., 2019. Faktor-Faktor Pendorong Penyebab Terjadinya Kemacetan Studi Kasus: Kawasan Sukun Banyumanik Kota Semarang. *Jurnal Planologi* Vol.14 No. 1 April 2017 : 63-74.
- Zaini, Abd Kudus. 2021. Keselamatan Lalu Lintas: UIR Press.

