

**IDENTIFIKASI PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR
DI KOTA PEKANBARU**

TUGAS AKHIR

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

*Universitas Islam Riau
Pekanbaru*



Disusun oleh :

JUANDA RAMAHI

153110092

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

2022

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 pegetahuan 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 “*Penanganan Perilaku Berisiko Pengemudi Sepeda Motor Di Kota Pekanbaru*”.

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, 25 Agustus 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. H Syafhendry, M.Si Wakil Rektor Bidang Akademik Universitas Islam Riau.
3. Bapak Dr. Eng. Muslim, ST.,MT, Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
4. Ibu Dr. Mursyidah,S.Si., M.Sc. Wakil Dekan I Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
5. Bapak Dr. Anas Puri, S.T.,M.T. Wakil Dekan II Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
6. Bapak Akmar Efendi, S.Kom, M.Kom. Wakil Dekan III Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
7. Ibu Harmiyati, ST.,M.Si selaku Ketua Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
8. Ibu Sapitri, S.T. Sekretaris Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
9. Bapak Ir.H. Abdul Kudus Zaini, MT.,MS.,Tr.,IPM selaku Pembimbing yang selalu memberikan bimbingan nasihat, serta waktunya selama proses persiapan skripsi ini.
10. Bapak, Muchammad Zaenal Muttaqin, ST., MT, sebagai Dosen Penguji 1.
11. Ibu, Vella Anggreana, ST., MT, sebagai Dosen Penguji 2.

12. Segenap Bapak/Ibu Dosen Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, yang telah memberikan wawasan sehingga skripsi ini dapat dielesaikan dengan baik.
13. Seluruh Staf dan Karyawan/i Tata Usaha (TU) Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.
14. Seluruh Staf dan Karyawan/i Perpustakaan Teknik Universitas Islam Riau.
15. Kepada kedua orang tua tercinta saya Bapak Yendri dan Mamak Zulmiati yang selalu memberikan semangat dan mendo'akan yang terbaik serta sangat berperan dalam proses pendewasaan penulis.
16. Abang saya Dhanny Rama Mahi dan istri Rizka Ramadanti, dan kakak saya Shinta Ramahi dan suami Eka Prawita GP yang tidak pernah berhenti memberikan motivasi dan selalu memberikan semangat kepada saya.
17. Kepada adik saya Suci Ramahi. Terimakasih buat dukungan, doa dan semangat selalu diberikan kepada saya.
18. Kepada ponaan oom wanda. Alee dan Azim terimakasih atas dukungan serta doa.
19. 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, 25 Agustus 2022

Penulis

Juanda Ramahi

DAFTAR ISI

KATA PENGANTAR	i
UCAPAN TERIMA KASIH	ii
DAFTAR ISI	iv
DAFTAR TABEL	vii
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR NOTASI	ix
ABSTRAK	x
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	7
3.1 Sepeda Motor	7
3.2 Jenis Sepeda Motor	7
3.3 Perlengkapan Kendaraan Bermotor	11
3.4 Identifikasi Kendaraan Bermotor	11
3.5 Surat Izin Mengemudi	12
3.6 Modal Dasar Yang Harus Dimiliki Pengendara	13
3.7 Kemampuan Yang Dapat Dipelajari	13
3.8 Motif dan Sikap	14
3.9 Ketertiban dan Keselamatan	14
3.10 Penggunaan Lampu Utama	15

3.11 Jalur dan Lajur Lalu Lintas.....	15
3.12 Batas Kecepatan.....	15
3.13 Populasi dan Sampel.....	17
3.14 Penggunaan Rumus	18
3.15 Skala Likert.....	23
3.16 SPSS 26.0	24
BAB IV METODE PENELITIAN.....	26
4.1 Bahan dan Alat Penelitian	26
4.2 Metode Pengumpulan Data	26
4.3 Metode Analisis Data	27
4.4 Tahapan penelitian.....	27
4.5 Cara Analisis Data	30
4.5.1 Uji Validitas.....	30
4.5.2 Uji reliabilitas	30
4.5.3 Mean (Rata-rata).....	30
4.6 Lokasi Penelitian	31
BAB V ANALISA DAN PEMBAHASAN	32
5.1 Penjelasan Penelitian	32
5.2 Identifikasi Responden	32
5.2.1 Jenis Kelamin	32
5.2.2 Usia.....	33
5.2.3 Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan.....	34
5.3 Variabel Penelitian	37
5.4 Uji Validitas dan Realiabilitas.....	37
5.4.1 Uji Validitas.....	37
5.4.2 Uji Reliabilitas.....	39
5.5 Hasil Data Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara.....	40
5.5.1 Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara.....	40
5.6 Analisis Mean dan Rank.....	47
5.6.1 Mean dan Rank Perilaku Pengendara	47

5.7 Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Berisiko Di Kota Pekanbaru	51
5.8 Upaya Pencegahan dan Penanggulangan Terhadap Aspek Keselamatan Dalam Berlalu Lintas.....	51
BAB VI PENUTUP.....	52
6.1 KESIMPULAN	52
6.2 Saran	53
DAFTAR PUSTAKA	54
LAMPIRAN	



DAFTAR TABEL

Tabel 3.1 Kriteria Validitas Instrumen tes	19
Tabel 3.2 Contoh format pertanyaan kuesioner	25
Tabel 5.1 Variabel dan Indikator	35
Tabel 5.2 Hasil uji validitas instrument	38
Tabel 5.3 Tabel item pertanyaan reliabilitas	40
Tabel 5.4 Hasil Uji Reliabilitas	40
Tabel 5.5 Frekuensi jawaban perilaku pengendara berisiko	41
Tabel 5.6 Hasil Mean dan Rank perilaku pengendara berisiko	51



DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.1 Harley 883 sportster cruiser	8
Gambar 3.2 Kawasaki KLX 150	8
Gambar 3.3 BMW K 1600 GT touring	9
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	10
Gambar 3.8 Konstruksi Helm Tertutup (Full Face)	11
Gambar 3.9 Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)	12
Gambar 3.10 Surat Izin Mengemudi (SIM)	12
Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian	29
Gambar 4.2 Denah Lokasi Penelitian	31
Gambar 5.1 Diagram persentase responden berdasarkan jenis kelamin di Wilayah Kota Pekanbaru	33
Gambar 5.2 Diagram karakteristik responden berdasarkan usia di wilayah Kota Pekanbaru	33
Gambar 5.3 Diagram persentase responden berdasarkan pekerjaan di Wilayah Kota Pekanbaru	34

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



PENANGANAN PERILAKU BERISIKO PENGEMUDI SEPEDA MOTOR DI KOTA PEKANBARU

JUANDA RAMAHI

NPM : 153110092

Abstrak

Sebagian besar masyarakat yang ada di Kota Pekanbaru menggunakan kendaraan sepeda motor sebagai alat transportasi yang banyak digunakan karena mudah dijangkau oleh ekonomi masyarakat, mempermudah ketepatan waktu dan mempermudah dalam menjangkau daerah-daerah terpencil. Masalah keselamatan di jalan sangat erat kaitannya dengan lalu lintas karena dapat menimbulkan kecelakaan. Faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan kesalahan dan kelalaian oleh manusia, karena perilaku saat berkendara dan tingkat kesadaran terhadap peraturan lalu lintas yang kurang. Tujuan penelitian ini adalah mengetahui perilaku pengemudi berisiko, faktor kesalahan yang mempengaruhi perilaku pengemudi sepeda motor dan upaya pencegahan terhadap aspek keselamatan dalam berlalu lintas.

Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan metode pengumpulan data dilakukan dengan observasi lapangan, wawancara, kuesioner, dan dokumentasi. Peneliti menyebarkan kuesioner kepada 100 responden yang merupakan masyarakat Kota Pekanbaru. Kuesioner terdiri dari 38 pernyataan terdiri dari satu variabel yaitu perilaku pengendara berisiko. Penelitian yang di gunakan pada penyebaran kuesioner ini menggunakan skala likert. Jawaban dari setiap responden kemudian diolah menggunakan aplikasi IBM SPSS Statistics yaitu diuji validitas dan reliabilitas.

Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap 100 responden terdapat berbagai variasi perilaku yang berbeda. Hasil yang didapatkan bahwa nilai mean tertinggi 4,05 dengan pernyataan 'Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah'. Berdasarkan hasil tanggapan para responden dapat disimpulkan bahwa masyarakat di Kota Pekanbaru Sebagian besar berperilaku baik dalam mengemudi sepeda motor.

Kata Kunci : Perilaku pengemudi Sepeda Motor, Keselamatan, Kota Pekanbaru

HANDLING RISK BEHAVIOR OF MOTORCYCLE DRIVERS IN PEKANBARU CITY

JUANDA RAMAHI

NPM : 153110092

Abstract

Most of the people in Pekanbaru City use motorbikes as a means of transportation which is widely used because it is easily accessible by the community's economy, facilitates punctuality and makes it easier to reach remote areas. Road safety issues are closely related to traffic because they can cause accidents. Factors that influence the accident rate are the dominant errors and negligence by humans, due to behavior while driving and the level of awareness of traffic rules is lacking. The purpose of this study was to determinate the behavior of at risky drivers, the error factors that influence the behavior of motorcycle drivers an prevention efforts towards safety aspects in traffic.

The research method used is descriptive quantitative with data collection methods carried out by field observation, interviews, questionnaires, and documentation. Researchers distributed questionnaires to 100 respondents who are people of Pekanbaru City. The questionnaire consists of 38 statements consisting of one variable, namely the behavior of risky drivers. The research used in distributing this questionnaire uses a Likert scale. The answers from each respondent were then processed using the IBM SPSS Statistics application, which was tasted for validity and reliability.

From the results of research conducted on 100 respondents there are various variations of different behaviors. The results obtained are that highest mean value is 4.05 with the statement 'I stop when the traffic light signal is red'. Based on the results of the responses of the respondents, it can be concluded that the people in Pekanbaru City are mostly well behaved in driving motorbikes.

Keywords: Motorcycle Driver Behavior, Safety, Pekanbaru City

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Kendaraan sepeda motor adalah kendaraan yang paling banyak digunakan di Indonesia. Kegiatan transportasi dengan jarak yang sangat dekat maupun jauh mampu mengantarkan penggunanya. Masyarakat di Kota Pekanbaru menggunakan sepeda motor untuk alat transportasi yang banyak menunjang kegiatan mereka baik untuk bersekolah, bekerja ataupun hanya untuk bepergian.

Kota Pekanbaru dengan luas wilayah 632,26 km² dan jumlah penduduk 983.356 jiwa (Menurut Badan Pusat Statistik Kota Pekanbaru, 2020). Pekanbaru merupakan pusat bisnis yang berada di Provinsi Riau karena lokasinya strategis dan merupakan Ibukota Provinsi Riau.

Sepeda motor menjadi salah satu bagian penting dalam menunjang setiap kegiatan 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 Kota Pekanbaru. Keunggulan yang dimiliki oleh kendaraan sepeda motor bagi masyarakat Kota Pekanbaru adalah 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 Kota Pekanbaru pada data terakhir tahun 2019 berjumlah 559.461 unit (Menurut BPS Provinsi Riau).

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 Kota Pekanbaru 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 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 oleh 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 pengemudi yang berisiko dalam mengendarai sepeda motor di kota pekanbaru ?
2. Apa saja faktor yang mempengaruhi perilaku berisiko pengendara sepeda motor di kota pekanbaru ?
3. Bagaimana upaya pencegahan dan penanggulangan terhadap aspek keselamatan dalam berlalu lintas di kota pekanbaru ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui perilaku pengemudi berisiko dalam mengendarai sepeda motor di kota pekanbaru
2. Untuk mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi perilaku berisiko pengendara sepeda motor
3. Mengetahui upaya penanganan perilaku berisiko pengemudi sepeda motor di kota pekanbaru

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 peraturan lalu lintas.
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. Peneliti ini hanya dilakukan kepada pengendara sepeda motor yang berada di wilayah Kota Pekanbaru.
3. Waktu survey dilakukan pada tanggal 21-23 Maret 2022

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 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.

Putranto (2014), melakukan penelitian dengan judul “Perilaku Pengendara Sepeda Motor Dosen Dan Karyawan Di Universitas Tarumanagara”. Pemilik mobil di perkotaan Indonesia biasanya juga memiliki sepeda motor untuk menghindari kemacetan. Hal ini menimbulkan banyak masalah seperti pengendara motor yang tidak terampil, pelanggaran aturan lalu-lintas, perilaku agresif dll. Instrument untuk mengukur perilaku pengemudi sepeda motor telah dikembangkan di Inggris, Iran, Turki, Tiongkok dan Australia. **Putranto dan Anjaya (2014)** mengembangkan pada tahap awal Kuesioner Perilaku Pengendara Sepeda Motor Indonesia mengingat instrument ini terbukti dipengaruhi budaya dan system sosial lokal. Makalah ini merupakan pengembangan lanjutan instrument tersebut. Jika sebelumnya instrument disusun tanpa dasar teori yang kuat, makalah ini disusun berdasarkan penyesuaian atas instrumen sejenis dari Iran. Setelah FGD dengan para pakar di bidang perilaku pengendara sepeda motor hanya 38 dari 48 butir pertanyaan yang ada di instrument sejenis dari Iran yang digunakan. Seluruh butir yang valid dan reliabel dianalisis untuk membandingkan kemungkinan perbedaan perilaku akibat

perbedaan jenis kelamin, umur, kesejahteraan, pekerjaan, etnisitas, dll. Responden adalah dosen dan karyawan Universitas Tarumanagara.

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.

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/hukuman 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%).

2.3 Keaslian Penelitian

Setiap penelitian memiliki sisi permasalahan yang berbeda. Hal ini disebabkan oleh lokasi penelitian yang berbeda. 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.



BAB III LANDASAN TEORI

3.1 Sepeda Motor

Sepeda motor merupakan kendaraan bermesin yang mempunyai dua roda yang digerakkan oleh sebuah mesin. Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh adanya 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 (Bambang Waluyo, 2019).

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 Wilhem Maybach dari Jerman (Wikipedia).

3.2 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 crusier, (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 seringan 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 kelincihan 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)



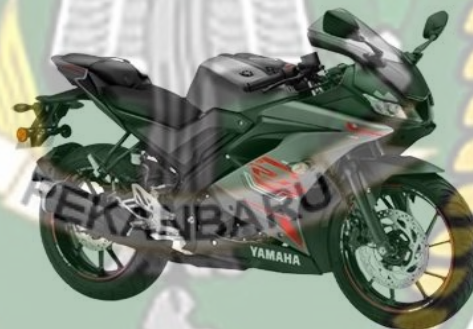
Gambar 3.4 Honda Vario 150, (Sumber: Zaini, 2021)

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)

3.3 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) Berdasarkan SNI 1811 – 2007
(Sumber: Google)

3.4 Identifikasi Kendaraan Bermotor

Berdasarkan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 68 Ayat (1) adalah 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. Isi dari Surat Tanda Nomor Kendaraan adalah kepemilikan seperti nomor polisi, nama pemilik, alamat pemmilik serta identitas kendaraan bermotor seperti merk, jenis atau model, tahun pembuatan, tahun perakitan, isi silinder, warna, nomor, rangka atau NIK, nomor mesin, nomor BPKB, warna TNKB, bahan bakar, kode lokasi dan sebgainya. Nomor polisi dan masa berlaku yang dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan kemudian dicetak pada pelat nomor untuk dipasang pada kendaraan bermotor.

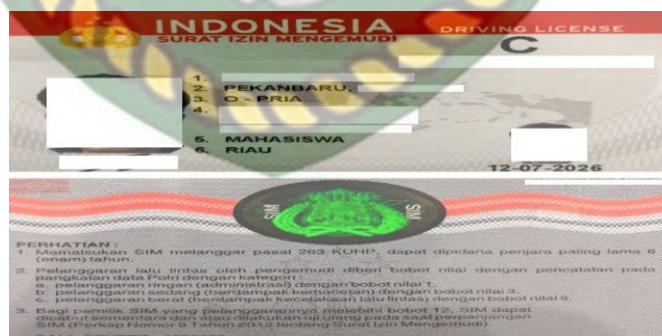


Gambar 3.9 Surat Tanda Nomor Kendaraan, (Sumber: Kepolisian Negara Republik Indonesia)

3.5 Surat Izin Mengemudi

Berdasarkan Undang – Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Pasal 77 Ayat (1) adalah 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 bagi pengendara sepeda motor.

Surat Izin Mengemudi merupakan bukti dan identifikasi oleh kepolisian kepada seseorang yang telah memenuhi peraturan lalu lintas dan terampil 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, (Sumber: Kepolisian Negara Republik Indonesia)

3.6 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.

- a. 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.
- b. 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.
- c. 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.

3.7 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, pengarahan, 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.

3.8 Motif dan Sikap

Khisty dan Lall (2005) bagaimana pengemudi berrfikir 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.

3.9 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 merintang, 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 wajin mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dab 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 penggandengan dan penempelan dengan kendaraan lain.

3.10 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) penegemudi sepeda motor selain mematuhi ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib menyalakan lampu utama pada siang hari.

3.11 Jalur dan Lajur Lalu Lintas

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.

3.12 Batas Kecepatan

Dalam PP Republik Indonesia nomor 79 tahun 2013 tentang jaringan lalu lintas dan angkutan jalan pada pasal 23, pasal 24, dan pasal 25 menyebutkan :

Pasal 23

- 1) Setiap jalan memiliki batas kecepatan paling tinggi yang ditetapkan secara nasional.
- 2) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) meliputi:
 - a. Batas kecepatan jalan hambatan

- b. Batas kecepatan jalan antarkota
 - c. Batas kecepatan jalan pada kawasan perkotaan, dan
 - d. Batas kecepatan jalan pada Kawasan permukiman.
- 3) Untuk jalan bebas hambatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a ditetapkan batas kecepatan paling rendah.
- 4) Batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (2) dan ayat (3) ditetapkan:
- a. Paling rendah 60 (enam puluh) kilometer per jam dalam kondisi arus bebas dan paling tinggi 100 (seratus) kilometer per jam untuk jalan bebas hambatan,
 - b. Paling tinggi 80 (delapan puluh) kilometer per jam untuk jalan antarkota,
 - c. Paling tinggi 50 (lima puluh) kilometer per jam untuk Kawasan perkotaan, dan
 - d. Paling tinggi 30 (tiga puluh) kilometer per jam untuk Kawasan permukiman.
- 5) Batas kecepatan paling tinggi dan batas kecepatan paling rendah sebagaimana dimaksud pada ayat (4) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

Pasal 24

- 1) Batas kecepatan paling tinggi sebagaimana dimaksud dalam Pasal 23 ayat (2) dapat ditetapkan lebih rendah atas dasar pertimbangan:
- a. Frekuensi kecelakaan yang tinggi di lingkungan jalan yang bersangkutan,
 - b. Perubahan kondisi permukaan jalan atau geometri jalan atau lingkungan sekitar jalan, atau
 - c. Usulan masyarakat melalui rapat forum lalu lintas dan angkutan jalan sesuai dengan tingkatan status jalan.
- 2) Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus dinyatakan dengan Rambu Lalu Lintas.

- 3) Perubahan batas kecepatan sebagaimana dimaksud pada ayat (10) ditetapkan oleh:
 - a. Menteri, untuk jalan nasional,
 - b. Gubernur, untuk jalan provinsi,
 - c. Bupati, untuk jalan kabupaten dan jalan desa, dan
 - d. Walikota, untuk jalan kota.
- 4) Proses penetapan batas kecepatan dilakukan setelah rapat forum lalu lintas dan angkutan jalan pada semua tingkatan sesuai dengan kewenangan jalan.

Pasal 25

Ketentuan lebih lanjut mengenai norma, standar, pedoman, dan kriteria penetapan batas kecepatan diatur dengan Peraturan Menteri setelah mendapat pertimbangan dari Kepala Kepolisian Negara Republik Indonesia.

3.13 Populasi dan Sampel

1. Populasi

Sugiyono (1999) Populasi adalah wilayah generalisasi yang terdiri atas obyek atau subyek yang mempunyai kualitas dan karakteristik tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk dipelajari dan kemudian ditarik kesimpulan. Populasi dalam penelitian ini adalah jumlah kendaraan sepeda motor di Kota Pekanbaru berjumlah 559.461 menurut data dari BPS Provinsi Riau.

2. Sampel

Riduwan (2009) sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti, dipandang sebagai sesuatu pendugaan terhadap populasi. Sampel dianggap sebagai perwakilan dari populasi yang hasilnya mewakili keseluruhan gejala yang ingin di amati. Terdapat dua cara pengambilan sampel, yaitu sampel secara acak (*random sampling*) dan sampel tidak acak (*non random sampling*). Pengambilan sampel secara acak merupakan proses pengambilan sampel secara bebas dari suatu populasi. Tidak ada batasan ataupun intervensi dari pengambil sampel (peneliti) dalam proses pemilihan sampel. Besaran sampel ditentukan dengan menggunakan rumus Slovin.

Rumus :

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

Ketereangan :

n = besaran sampel

N = besaran populasi

e = nilai kritis (batas ketelitian) yang diinginkan (persen kelonggaran ketidak telitian karena kesalahan penarikan sampel)

3.14 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.

1. Validitas Item

Validitas berasal dari *validity* yang artinya 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 oleh peneliti (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. Gozali (2009) menyatakan bahwa uji validitas digunakan untuk mengukur sah, atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu kuesioner dikatakan valid jika pertanyaan pada kuesioner mampu untuk mengungkapkan sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Dari hasil perhitungan korelasi akan didapat suatu

koefisien korelasi yang digunakan untuk mengukur tingkat validitas suatu item dan untuk menentukan suatu item apakah 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 10% atau 0.1, 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*, yaitu :

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

Keterangan :

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

N = Jumlah subjek atau responden

$\sum xy$ = Jumlah Perkalian antara variabel x dan y

$\sum x^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai x

$\sum y^2$ = Jumlah dari kuadrat nilai y

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

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

Harga tabel r_{xy} yang diperoleh dari perhitungan dikonsultasikan dengan nilai r pada Tabel *Product Momen* dengan taraf signifikan $\alpha=10\%$ atau 0,1. Soal dikatakan Valid apabila harga $r_{xy} > r_{tabel}$, Maka item angket atau kuesioner dinyatakan valid.

Untuk menginterpretasikan tingkat validitas, maka koefisien korelasi dikategorikan pada Tabel 3.1

Tabel 3.1 Kriteria Validitas Instrument tes

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

Sumber : Sugiyono (Metode Penelitian, 2013)

2. Realibilitas

Sugiharto dan Situnjak (2006) menyatakan bahwa reliabilitas menunjuk pada suatu pengertian bahwa instrument yang digunakan dalam penelitian untuk memperoleh informasi yang digunakan dapat dipercaya sebagai alat pengumpulan data dan mampu mengungkap informasi yang sebenarnya dilapangan. Ghozali (2009) menyatakan bahwa reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari peubah atau konstruk. Suatu kuesioner dikatakan reliable atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Reliabilitas suatu test merujuk pada derajat stabilitas, konsistensi, daya prediksi, dan akurasi. Pengukuran yang memiliki reliabilitas yang tinggi adalah pengukuran yang dapat menghasilkan data yang reliable. 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 :

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

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 toatal, yaitu :

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

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 :

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

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. Reliabilitas yang tinggi ditunjukkan dengan nilai r_i mendekati angka 1. Jika nilai $r_i > 0,90$ maka reliabilitas sempurna, jika nilai r_i 0,70 – 0,90 maka reliabilitas tinggi, jika r_i 0,50 - 0,70 maka reliabilitas dikatakan rendah, kemungkinan suatu atau beberapa item tidak reliabel.

Setelah hasil uji validitas dan reliabilitas dinyatakan valid dan reliabel maka selanjutnya mengkualitatifkan skor setiap hasil pilihan dari para responden. Agar memudahkan dalam menganalisis data, perlu diketahui skor yang diperoleh responden hasil skornya, adapun langkah-langkahnya sebagai berikut :

1. Membuat tabulasi angket dari responden
2. Menentukan skor jawaban responden dengan ketentuan yang ditetapkan. Adapun penentuan skor angket adalah sebagai berikut :
 - a. Masing-masing alternatif jawaban tiap item soal diberi skor sesuai dengan tingkatan alternatif jawaban item.
 - b. Setiap kode jawaban diberi skor yang berwujud angka
3. Menjumlahkan skor yang diperoleh dari tiap-tiap responden.
4. Mencari persentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus :

$$\text{Kriteria} = \frac{\text{jumlah skor responden}}{\text{jumlah populasi responden}} \times 100\%$$

5. Hasil kuantitatif dari perhitungan rumus tersebut diatas selanjutnya diubah atau dari perhitungan dengan kalimat yang bersifat kualitatif. Adapun langkah-langkah yang ditempuh untuk menentukan kriteria keselamatan berlalu lintas adalah :

- a. Menentukan skor maksimal yang diperoleh dari hasil perkalian antara skor tertinggi, jumlah item soal, jumlah persoalan.

$$\text{Skor Maks} = \text{Skor Tertinggi} \times \text{Jumlah Soal} \times \text{Jumlah Responden}$$

- b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antar skor terendah, jumlah item soal, jumlah responden.

$$\text{Skor Min} = \text{Skor Terendah} \times \text{Jumlah Soal} \times \text{Jumlah Responden}$$

- c. Menetapkan persentase maksimal, yakni 100%

- d. Menetapkan persentase minimal, persentase minimal di peroleh dari skor minimal dibagi skor maksimal dan dikalikan 100%.

$$\text{Persentase Minimal} = \frac{\text{skor minimal}}{\text{skor maksimal}} \times 100\%$$

- e. Menetapkan tentang persentase, yaitu diperoleh dari skor maksimal dikurangi persentase minimal.

$$\text{Rentang persentase} = \text{Persentase Maksimal} - \text{Persentase Minimal}$$

- f. Menetapkan interfal kelas persentase, yaitu tentang persentase dibagi jumlah kriteria. Dengan demikian interval kelas persentase adalah :

$$\text{Interval kelas Persentase} = \frac{\text{Rentang Persentase}}{\text{Kriteria}} \times 100\%$$

- g. Menentukan hasil skor persentase penelitian keselamatan berlalu lintas responden, yaitu :

$$\text{Hasil} = \text{skor tertinggi responden} + \text{skor terendah responden}$$

$$\text{Persentase} = \frac{\text{Skor Responden}}{\text{Hasil}} \times 100 \%$$

- h. Menentukan skor rata-rata keseluruhan tingkat kenyamanan yaitu menjumlahkan seluruh skor yang diperoleh lalu dibagi dengan jumlah item soal, yaitu :

$$\text{Skor rata-rata} = \frac{\text{Total skor responden}}{\text{Item soal}}$$

$$\text{Persentase} = \frac{\text{Skor rata-rata}}{\text{Hasil}} \times 100\%$$

3. Mean (rata-rata)

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

Rumus :

$$\bar{x} = \frac{\sum x}{N}$$

Keterangan :

\bar{x} = Rata-rata mean

$\sum x$ = Jumlah skor butir

N = Jumlah responden

3.15 Skala Likert

Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala likert muka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator variabel. Kemudian indikator tersebut dijadikan sebagai titik tolak untuk menyusun item-item instrumen yang dapat berupa pernyataan atau pertanyaan. Jawaban setiap item instrumen yang menggunakan skala likert mempunyai gradasi dari sangat sering 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 3.2 Contoh format pertanyaan kuesioner

No		Tidak Pernah	Jarang	Kadang-kadang	Sering	Sangat Sering
1.	Saya gagal melihat penyeberang jalan ketika saya berbelok dari jalan kecil ke jalan utama.	\checkmark				
2.					

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

Keterangan :

Tidak Pernah = diberi skor 1

Jarang = diberi skor 2

Kadang-kadang = diberi skor 3

Sering = diberi skor 4

Sangat Sering = diberi skor 5

3.16 SPSS 26.0

Firdaus (2021) SPSS merupakan singkatan dari *Statistical Package The Sosial Science*, adalah aplikasi yang mampu melakukan analisis statistic yang rumit serta pengolahan data pada lingkungan grafis dengan menggunakan menu-menu deskriptif yang mudah dipahami.

Cara kerja SPSS sangat mudah dan sederhana. Sehingga SPSS dapat dilakukan oleh orang awam yang masih minim akan pengetahuannya dalam keilmuan statistik. Tahap awal data primer maupun skunder yang telah

dikumpulkan dari lapangan di input ke dalam SPSS dan dianalisa dalam satu paket data dengan menu-menu yang telah disediakan di *Software* tersebut. SPSS merupakan bagian dari integral tentang proses analisa data, menyediakan akses data, persiapan dan manajemen data, analisis data/pengolahan data, dan penyajian data.

Dalam penelitian kuantitatif, SPSS menjadi salah satu *software* yang penting untuk pengolahan, penyajian, dan penganalisaan data. Data mentah yang diinput ke SPSS dibuat dalam bentuk baris (*cases*) dan kolom (*variable*). Case yang dimaksudkan di sini adalah informasi untuk satu unit tertentu sementara variabel merupakan informasi yang dikumpulkan dari masing-masing kejadian/kasus. Input data ini akan menentukan kualitas data pengolahan yang dihasilkan. Karena SPSS itu diibaratkan seperti sebuah mesin yang mengolah apapun bahan baku yang akan dimasukkan.



BAB IV METODE PENELITIAN

4.1 Bahan dan Alat Penelitian

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

1. Seperangkat alat tulis
2. Kamera digunakan untuk dokumentasi lapangan
3. Formulis kuesioner
4. Seperangkat Komputer/laptop

4.2 Metode Pengumpulan Data

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut ini :

1. Studi literatur

Digunakan untuk mendapatkan kejelasan konsep didalam penelitian yaitu dengan mendapatkan referensi dari buku-buku yang berisikan tentang dasar dasar teori serta rumus-rumus perhitungan yang dapat mendukung penelitian tugas akhir ini.

2. Wawancara

Metode wawancara ini digunakan untuk memperkuat hasil penelitian dari metode kuesioner. Metode ini dipakai untuk memberikan pertanyaan dan juga untuk memperoleh masukan dari pihak-pihak yang berhubungan dengan daerah jalur studi penelitian.

3. Kuesioner

Kuesioner adalah suatu teknik pengumpulan data yang memungkinkan analisis perilaku pengendara sepeda motor. Kuesioner diberikan kepada 100 responden yang merupakan masyarakat Kota Pekanbaru. Cara mendapatkan data kuesioner yaitu dengan menyebarkan kuesioner di lokasi penelitian. Kriteria untuk pemberian skor pada alternatif jawaban untuk setiap item pada lembar kuesioner adalah sebagai berikut :

- a) Skor 5 untuk jawaban Sangat sering
- b) Skor 4 untuk jawaban Sering
- c) Skor 3 untuk jawaban Kadang-kadang
- d) Skor 2 untuk jawaban Jarang
- e) Skor 1 untuk jawaban Tidak pernah

4. Dokumentasi

Data yang diambil untuk penelitian berupa dokumentasi pengisian kuesioner dari para responden.

5. Observasi Lapangan

Melakukan pengamatan langsung terhadap pengendara yang berada disekitar area penelitian, guna mendapatkan informasi-informasi yang dibutuhkan untuk melakukan penelitian

4.3 Metode Analisis Data

Pada penelitian ini menggunakan jenis penelitian statistik deskriptif, yaitu merupakan penelitian yang menggambarkan atau menguraikan data sesuai statistik atas suatu kondisi se jelas mungkin tanpa ada perlakuan terhadap objek yang akan di teliti. Jenis penelitian statistik deskriptif yang akan dipakai pada penelitian ini adalah statistik deskriptif kuantitatif. Deskriptif kuantitatif digunakan dalam pengukuran/penilaian perilaku pengendara sepeda motor oleh responden.

4.4 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

Tahap ini adalah proses untuk menemukan hasil dari penelitian sesuai dengan tujuan penelitian. Analisis data yang digunakan pada penelitian ini yaitu menggunakan aplikasi SPSS 26.0 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.



Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian

4.5 Cara Analisis Data

4.5.1 Uji Validitas

Kuesioner 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, Untuk $df = \text{jumlah sampel} - 2$, dengan tingkat signifikansi 0,1.
2. Menentukan r hitung
 - a. Jika $r \text{ hitung} > (\text{besar})$ dari r tabel maka variabel pernyataan dikatakan valid.
 - b. Jika $r \text{ hitung} < (\text{kecil})$ dari r tabel maka variabel pernyataan dikatakan tidak valid.

4.5.2 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.

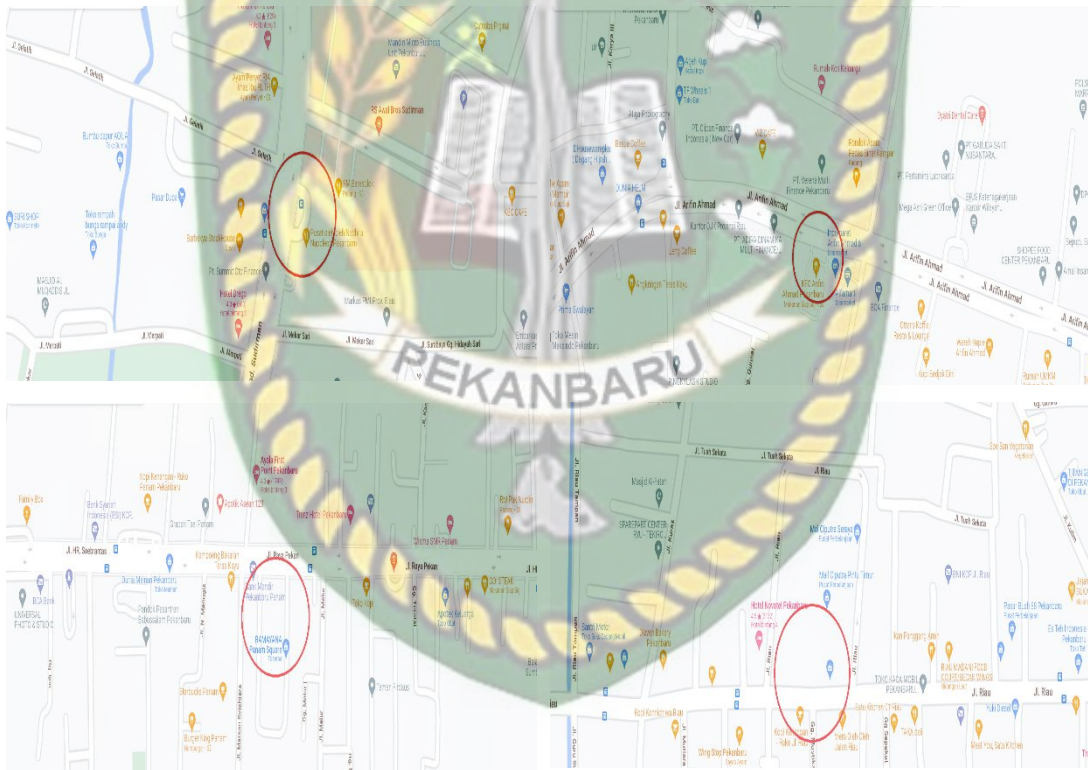
Uji reliabilitas dilakukan dengan bantuan program SPSS yang memberikan fasilitas untuk mengukur reliabilitas dengan uji statistik Cronbach Alpha (α). Suatu konstruk atau variabel dikatakan reliabel jika memberikan nilai Cronbach Alpha $> 0,6$ (Ghozali, 2009).

4.5.3 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.

4.6 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kota Pekanbaru Provinsi Riau pada Jalan Jendral Sudirman tepatnya di Indomaret samping Rumah Sakit Awal Bros, Jalan Arifin Ahmad tepatnya depan KFC, Jalan HR Soebrantas tepatnya depan Ramayana Panam Square, Jalan Riau tepatnya depan Mal Ciputra Seraya. Pada setiap lokasi penelitian diambil masing-masing 25 responden. Sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian dengan mengambil lokasi penelitian di Wilayah Kota Pekanbaru, Provinsi Riau. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut :



Gambar 4.2 Denah Lokasi Penelitian, (Google Maps 2022)

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 Kota Pekanbaru. Kuesioner diberikan kepada 100 responden yang terdiri 38 pertanyaan yaitu 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 > 35 Tahun.

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

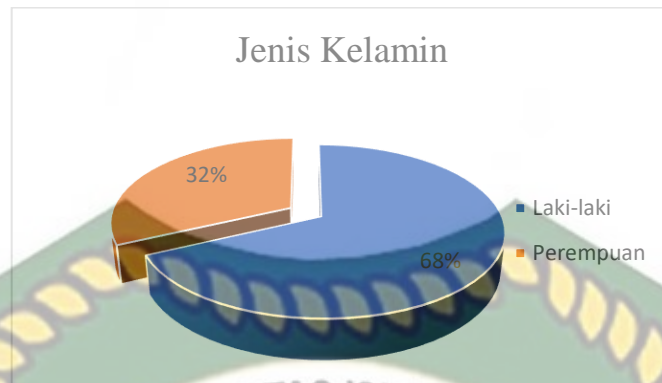
5.2 Identifikasi Responden

Berdasarkan hasil perhitungan jumlah sampel diperoleh jumlah sampel (n) penelitian ini 100 orang sedangkan teknik penentuan sampel dengan teknik *random sampling*.

$$n = \frac{N}{1+Ne^2} = \frac{559.461}{1 + (559.461) (0,1)^2} = \frac{559.461}{1+(559.461) (0,01)}$$
$$= 99,98 \quad \sim \quad 100$$

5.2.1 Jenis Kelamin

Pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan jenis kelamin laki-laki dan perempuan. Dapat dilihat pada gambar 5.1 berikut ini:

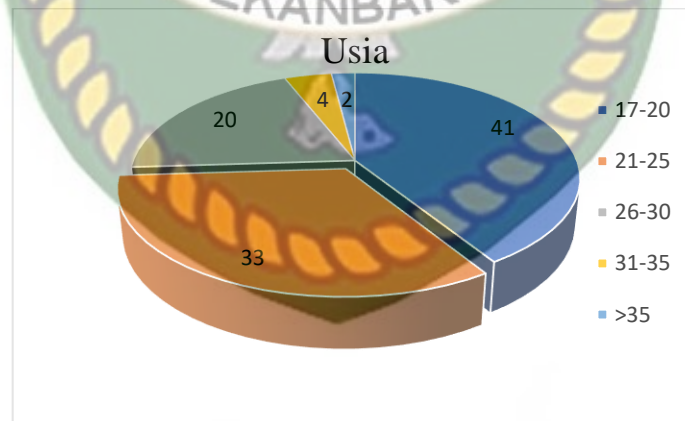


Gambar 5.1 Diagram persentase responden berdasarkan jenis kelamin di Wilayah Kota Pekanbaru

Gambar 5.1 menunjukkan bahwa jenis kelamin dari reponden pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Kota Pekanbaru yang di jadikan sampel. Yang berjenis kelamin laki-laki sebesar 68%, dan perempuan 32%.

5.2.2 Usia

Pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan usia yang ditinjau adalah usia >17 tahun, 17-20 tahun, 21-25 tahun, 26-30 tahun, 31-35 tahun, >35 tahun. Dapat dilihat pada gambar 5.2 berikut ini;



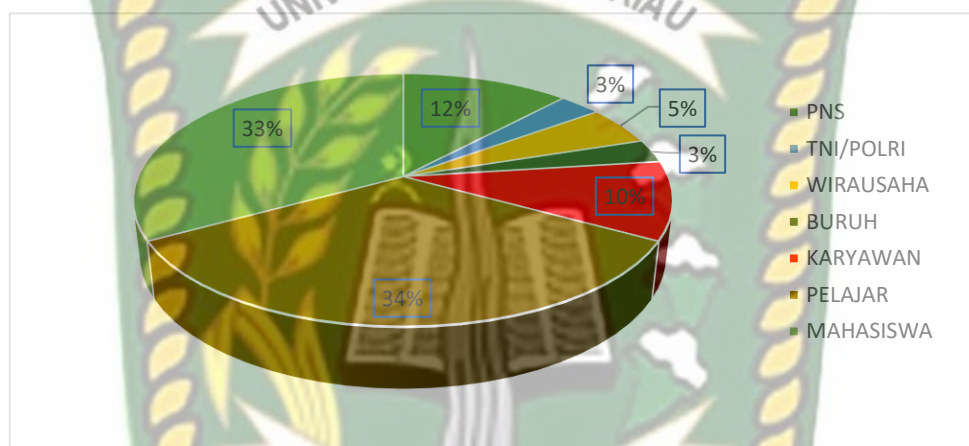
Gambar 5.2 Diagram karakteristik responden berdasarkan usia di wilayah Kota Pekanbaru

Dari karakteristik berdasarkan usia responden pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Kota Pekanbaru yang di jadikan sampel, didapatkan bahwa responden yang berusia 17-20 tahun sebanyak 41 orang, responden yang

berusia 21-25 tahun sebanyak 33 orang, responden berusia 26-30 tahun sebanyak 20 orang 31-35 tahun sebanyak 4 orang, dan >35 tahun sebanyak 5 orang.

5.2.3 Karakteristik Berdasarkan Pekerjaan

Karakteristik pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru berdasarkan pekerjaan yang ditinjau adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS), TNI/Polri, Karyawan Swasta, Buruh/Sopir, Wirausaha, Mahasiswa, dan Pelajar. Dapat dilihat pada gambar 5.2 berikut ini:



Gambar 5.3 Diagram persentase responden berdasarkan pekerjaan di Wilayah Kota Pekanbaru

Gambar 5.3 menunjukkan bahwa jumlah PNS sebesar 12%, TNI/POLRI sebesar 3%, Wirausaha sebesar 5%, Buruh sebesar 3%, Karyawan sebesar 10%, Pelajar sebesar 34%, dan Mahasiswa sebesar 33%.

5.3 Variabel Penelitian

Variabel yang akan diteliti melalui responden para pengendara sepeda motor yang melintas di sepanjang area penelitian di Wilayah Kota Pekanbaru meliputi perilaku pengendara sepeda motor. Berikut merupakan tabel variabel dan indikator yang akan digunakan dalam penelitian ini :

Tabel 5.1 Variabel dan Indikator

Variabel	Parameter	Indikator
Perilaku pengendara	Kesalahan Lalu Lintas	Saya gagal melihat penyeberang jalan ketika saya berbelok dari jalan kecil ke jalan utama.
		Saya tidak menyadari keberadaan orang yang berada kendaraan yang diparkir.
		Ketika Saya menepi pada jalan utama didepan kendaraan yang tidak saya perhatikan, saya salah memperkirakan kecepatan kendaraan tersebut.
		Saya mampu memperhatikan atau mengidentifikasi kendaraan lain yang akan menepi, sehingga dengan mudah berhenti.
		Saat mengendara untuk berbelok kiri pada jalan utama, saya selalu memperhatikan lalu lintas di jalan utama, sehingga hampir menabrak kendaraan didepan.
		Saya kurang berkonsentrasi, sehingga terlambat menyadari kendaraan didepan saya sedang menurunkan kecepatan, sehingga saya harus mengerem mendadak untuk menghindari tabrakan.
		Saya mencoba mendahului kendaraan yang sudah memberikan sinyal belok kekanan.
		Ketika mengendarai kecepatan yang sama dengan keadaan umum disekitar saya, saya kesulitan berhenti pada saat lampu lalu lintas berubah menjadi merah.
		Ketika mengendarai sepeda motor, saya menjaga jarak dengan kendaraan didepan, sehingga mudah berhenti dalam keadaan darurat.
		Saya bergerak terlalu melebar saat sedang berbelok di tikungan.
Pelanggaran Kecepatan	Pelanggaran Kecepatan	Saya mengendarai sepeda motor terlalu kencang di tikungan, sehingga saya kehilangan kendali ketika menikung.
		Saya melampaui batas kecepatan ketika di jalan perdesaan/ dalam kota.

		Saya mematuhi batas kecepatan di malam hari atau dini hari.
		Saya mematuhi batas kecepatan kendaraan ketika berada di jalan perkotaan.
		Saya melewati batas kecepatan ketika berada di jalan lingkungan/perumahan.
		Saya mendahului kendaraan lain disimpang bersinyal (lampu Merah) dengan tujuan mengalahkan pengemudi kendaraan lain yang berada di sekitar saya.
		Saya melaju diantara 2 lajur lalu lintas kendaraan yang sedang bergerak cepat.
		Saya menghindari terlibat dalam balapan liar dengan pengendara sepeda motor atau pengemudi mobil lain.
		Saya mengemudi terlalu cepat pada saat tikungan, sehingga saya sendiri merasa takut/khawatir.
	Akrobat	Saya berupaya untuk mengangkat roda depan pada sepeda motor.
		Saya sengaja melakukan membuat efek roda belakang terus berputar dengan cara tertentu.
		Saya menabrak kendaraan yang sedang parkir hingga rusak, lalu saya kabur tanpa bertanggung jawab.
	Kontrol Kesalahan	Saya mengalami kesulitan mengendalikan sepeda motor saya pada kecepatan tinggi.
		Saya mengalami selip di jalan basah atau ketika melewati penutup lubang jalan.
		Pengemudi lain dengan sengaja mengganggu saya atau membuat saya terancam resiko.
		Saya mengangkut muatan yang besar atau berat dengan sepeda motor.
		Saya terlambat memperhatikan kendaraan di depan yang membuka pintu dengan tiba-tiba, sehingga menyebabkan saya sulit untuk mengendalikan sepeda motor.

	Pelanggaran Keamanan	Saya mengendarai sepeda motor saat mengonsumsi obat-obatan yang mungkin memengaruhi kemampuan mengemudikan sepeda motor.
		Saya menggunakan helm tanpa mengaitkan pengunci dagu.
		Saya membawa lebih dari 1 orang penumpang ketika mengendarai sepeda motor.
		Saya mengendarai sepeda motor yang rusak, sehingga mengganggu pergerakan kendaraan saya.
		Saya mengendarai sepeda motor tanpa menggunakan helm.
		Saya membawa penumpang yang tidak menggunakan helm.
	Pelanggaran Lalu Lintas	Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah.
		Saya mengemudikan sepeda motor berlawanan arah arus jalan.
		Saya mengemudikan sepeda motor di trotoar.
		Saya menggunakan telepon genggam sambil mengemudikan sepeda motor.
		Saya tidak merokok sambil mengendarai sepeda motor.

Sumber : Putranto, Leksmono Suryo (2014)

5.4 Uji Validitas dan Realiabilitas

5.4.1 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 mengungkap 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 Kota Pekanbaru. Kriteria penilaian uji yaitu sebagai berikut:

- a. Jika r hitung $>$ (kurang) dari r tabel maka variabel pernyataan dikatakan valid.

- b. Jika r hitung < (besar) dari r tabel maka variabel pernyataan dikatakan tidak valid.

Nilai r tabel diperoleh dengan persamaan $N-2 = 100 - 2 = 98$ (Lihat tabel r dengan signifikan 0,1) diperoleh r tabel = 0,1654. Pengujian dapat dilihat pada lampiran A-1 dan hasil nilai uji validitas dapat dilihat pada Tabel 5.2 berikut ini.

Tabel 5.2 Hasil uji validitas instrument

Variabel	R-Hitung	R-Tabel	Hasil
Pernyataan 1	0,495	0,1654	Valid
Pernyataan 2	0,464	0,1654	Valid
Pernyataan 3	0,817	0,1654	Valid
Pernyataan 4	0,396	0,1654	Valid
Pernyataan 5	0,415	0,1654	Valid
Pernyataan 6	0,407	0,1654	Valid
Pernyataan 7	0,681	0,1654	Valid
Pernyataan 8	0,598	0,1654	Valid
Pernyataan 9	0,313	0,1654	Valid
Pernyataan 10	0,545	0,1654	Valid
Pernyataan 11	0,396	0,1654	Valid
Pernyataan 12	0,576	0,1654	Valid
Pernyataan 13	0,313	0,1654	Valid
Pernyataan 14	0,506	0,1654	Valid
Pernyataan 15	0,308	0,1654	Valid
Pernyataan 16	0,419	0,1654	Valid
Pernyataan 17	0,506	0,1654	Valid
Pernyataan 18	0,452	0,1654	Valid
Pernyataan 19	0,308	0,1654	Valid
Pernyataan 20	0,101	0,1654	Tidak Valid
Pernyataan 21	0,576	0,1654	Valid

Pernyataan 22	0,554	0,1654	Valid
Pernyataan 23	0,496	0,1654	Valid
Pernyataan 24	0,507	0,1654	Valid
Pernyataan 25	0,235	0,1654	Valid
Pernyataan 26	0,439	0,1654	Valid
Pernyataan 27	0,288	0,1654	Valid
Pernyataan 28	0,214	0,1654	Valid
Pernyataan 29	0,572	0,1654	Valid
Pernyataan 30	0,452	0,1654	Valid
Pernyataan 31	0,478	0,1654	Valid
Pernyataan 32	0,508	0,1654	Valid
Pernyataan 33	0,626	0,1654	Valid
Pernyataan 34	0,452	0,1654	Valid
Pernyataan 35	0,214	0,1654	Valid
Pernyataan 36	0,604	0,1654	Valid
Pernyataan 37	0,744	0,1654	Valid
Pernyataan 38	0,521	0,1654	Valid

Sumber : Olah Data, 2022

Dari hasil pengujian validitas pada tabel 5.3 diatas, kuesioner yang berisi dari 1 variabel ini ada 38 pernyataan yang telah diisi oleh 100 responden pada penelitian ini. Dari hasil perhitungan validitas pada tabel diatas, dapat dilihat bahwa r hitung $>$ (besar) dari r tabel dinyatakan 37 pernyataan valid karena r hitung lebih besar dari r tabel yaitu 0,1654, dan r hitung $<$ (kecil) dari r tabel dinyatakan 1 pernyataan tidak valid karena r hitung lebih kecil dari r tabel dengan nilai r hitung yaitu 0,101 pada pernyataan nomor 20.

5.4.2 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas digunakan terhadap item pernyataan dikatakan valid. Suatu variabel dikatakan reliable atau handal apabila jawaban terhadap pertanyaan selalu konsistensi jawaban dari butir butir pertanyaan yang diberikan kepada responden.

Perhitungannya dilakukan menggunakan aplikasi SPSS dengan rumus “Alpha Cronbach” seperti pada metode pendekatan persamaan untuk lembar pengujian menggunakan aplikasi SPSS dapat dilihat pada lampiran dan hasilnya pada Tabel 5.3 dan Tabel 5.4 .

Tabel 5.3 Tabel item pertanyaan reliabilitas

Case Processing Summary

		N	%
Cases	Valid	100	100.0
	Excluded ^a	0	.0
	Total	100	100.0

a. Listwise deletion based on all variables in the procedure.

Pada tabel 5.3 menunjukkan bahwa 100 responden telah memberikan jawaban dengan total 100 %.

Tabel 5.4 Hasil Uji Reliabilitas.

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
.898	38

Sumber : Olah Data, 2022

Pada tabel 5.4 menunjukkan bahwa pengujian Reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan reliabel karena berada diantara koefisien korelasi 0,81 sampai 1,00 yang menunjukkan kriteria reliabilitas **Sangat Tinggi**. dengan demikian dapat dikatakan bahwa masing – masing item pertanyaan dikatan reliabel.

5.5 Hasil Data Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara

5.5.1 Distribusi Frekuensi Perilaku Pengendara

Didapatkan hasil distribusi frekuensi 100 responden dari perilaku pengendara di Kota Pekanbaru dapat dilihat pada tabel 5.5 berikut:

Tabel 5.5 Frekuensi jawaban perilaku pengendara berisiko

No	Pernyataan	Tidak Pernah (1)	Jarang (2)	Kadang - Kadang (3)	Sering (4)	Sangat Sering (5)
1	Saya gagal melihat penyeberang jalan ketika saya berbelok dari jalan kecil ke jalan utama.	36	49	1	6	8
2	Saya tidak menyadari keberadaan orang yang berada kendaraan yang diparkir.	47	35	1	16	1
3	Ketika Saya menepi pada jalan utama didepan kendaraan yang tidak saya perhatikan, saya salah memperkirakan kecepatan kendaraan tersebut.	28	37	2	29	4
4	Saya mampu memperhatikan atau mengidentifikasi kendaraan lain yang akan menepi, sehingga dengan mudah berhenti.	48	35	1	9	7
5	Saat mengendara untuk berbelok kiri pada jalan utama, saya selalu memperhatikan lalu lintas di jalan utama, sehingga	21	62	0	8	9

	hampir menabrak kendaraan didepan.					
6	Saya kurang berkonsentrasi, sehingga terlambat menyadari kendaraan didepan saya sedang menurunkan kecepatan, sehingga saya harus mengerem mendadak untuk menghindari tabrakan.	20	69	2	9	0
7	Saya mencoba mendahului kendaraan yang sudah memberikan sinyal belok kekanan.	44	36	1	17	2
8	Ketika mengendarai kecepatan yang sama dengan keadaan umum disekitar saya, saya kesulitan berhenti pada saat lampu lalu lintas berubah menjadi merah.	41	41	1	17	0
9	Ketika mengendarai sepeda motor, saya menjaga jarak dengan kendaraan didepan, sehingga mudah berhenti dalam keadaan darurat.	9	51	2	25	13

10	Saya bergerak terlalu melebar saat sedang berbelok di tikungan.	39	50	3	8	0
11	Saya mengendarai sepeda motor terlalu kencang di tikungan, sehingga saya kehilangan kendali ketika menikung.	48	35	1	9	7
12	Saya melampaui batas kecepatan ketika di jalan perdesaan/ dalam kota.	30	49	0	19	2
13	Saya mematuhi batas kecepatan di malam hari atau dini hari.	9	51	2	25	13
14	Saya mematuhi batas kecepatan kendaraan ketika berada di jalan perkotaan.	49	38	2	11	0
15	Saya melewati batas kecepatan ketika berada di jalan lingkungan/perumahan.	45	31	3	20	1
16	Saya mendahului kendaraan lain disimpang bersinyal (lampu Merah) dengan tujuan mengalah kanpengemudi kendaraan lain yang berada disekitar saya.	67	20	2	10	1

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

17	Saya melaju diantara 2 lajur lalu lintas kendaraan yang sedang bergerak cepat.	49	38	2	11	0
18	Saya menghindari terlibat dalam balapan liar dengan pengendara sepeda motor atau pengemudi mobil lain.	89	3	1	7	0
19	Saya mengemudi terlalu cepat pada saat tikungan, sehingga saya sendiri merasa takut/khawatir.	45	31	3	20	1
20	Saya berupaya untuk mengangkat roda depan pada sepeda motor.	60	11	20	8	1
21	Saya sengaja melakukan membuat efek roda belakang terus berputar dengan cara tertentu.	30	49	0	19	2
22	Saya mengalami kesulitan mengendalikan sepeda motor saya pada kecepatan tinggi.	54	34	0	3	9
23	Saya mengalami selip di jalan basah atau ketika melewati penutup lubang jalan.	17	64	2	13	4
24	Pengemudi lain dengan sengaja mengganggu saya	60	30	2	7	1

Dokumen ini adalah Arsip Miik :

Perpustakaan Universitas Islam Riau

	atau membuat saya terancam resiko.					
25	Saya mengendarai sepeda motor saat mengonsumsi obat-obatan yang mungkin memengaruhi kemampuan mengemudikan sepeda motor.	85	8	2	4	1
26	Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah.	4	9	0	52	35
27	Saya mengemudikan sepeda motor berlawanan arah arus jalan.	17	73	2	6	2
28	Saya mengemudikan sepeda motor di trotoar.	87	8	1	0	4
29	Saya menggunakan telepon genggam sambil mengemudikan sepeda motor.	31	51	1	16	1
30	Saya tidak merokok sambil mengendarai sepeda motor.	89	3	1	7	0
31	Saya menggunakan helm tanpa mengaitkan pengunci dagu.	65	28	0	6	1
32	Saya mengangkut muatan yang besar atau berat dengan sepeda motor.	68	23	6	1	2

33	Saya membawa lebih dari 1 orang penumpang ketika mengendarai sepeda motor.	38	53	6	2	1
34	Saya menabrak kendaraan yang sedang parkir hingga rusak, lalu saya kabur tanpa bertanggung jawab.	89	3	1	7	0
35	Saya mengendarai sepeda motor yang rusak, sehingga mengggangu pergerakan kendaraan saya.	87	8	1	0	4
36	Saya mengendarai sepeda motor tanpa menggunakan helm.	12	68	1	17	2
37	Saya membawa penumpang yang tidak menggunakan helm.	10	54	4	27	5
38	Saya terlambat memperhatikan kendaraan didepan yang membuka pintu dengan tiba-tiba,sehingga menyebabkan saya sulit untukmengendalikan sepeda motor.	78	12	0	8	2
Jumlah		1745	1350	80	479	146
Rata-rata		45,921	35,526	2,105	12,605	3,842

Sumber : Olah data (2022)

Tabel 5.5 menunjukkan hasil distribusi frekuensi jawaban dari 100 responden terhadap 38 pernyataan dari perilaku pengendara sepeda motor yang di berikan oleh peneliti. Dari 38 pertanyaan dengan 5 kategori penilaian dapat dilihat rata-rata tiap kategori dimana kategori satu dengan arti tidak pernah disemua pernyataan memiliki rata rata paling tinggi yaitu sebesar 45,921%, kategori dua dengan pernyataan jarang dengan nilai 35,526%, dan kategori sering sebesar 12,605%, kategori sangat sering dengan nilai 3,842%, serta yang paling rendah yaitu kadang kadang sebesar 2,105%.

5.6 Analisis Mean dan Rank

5.6.1 Mean dan Rank Perilaku Pengendara

Dalam perilaku pengendara terdapat mean dan rank dimana mean diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, dan ranking diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir dari 100 responden seperti pada tabel 5.6 berikut ini

Tabel 5.6 Hasil Mean dan Rank perilaku pengendara berisiko

No	Pernyataan	Mean	Rank
1	Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah.	4,05	1
2	Ketika mengendarai sepeda motor, saya menjaga jarak dengan kendaraan didepan, sehingga mudah berhenti dalam keadaan darurat.	2,82	2
3	Saya mematuhi batas kecepatan dimalam hari atau dini hari.	2,82	
4	Saya membawa penumpang yang tidak menggunakan helm.	2,63	3
5	Ketika Saya menepi pada jalan utama didepan kendaraan yang tidak saya perhatikan, saya salah memperkirakan kecepatan kendaraan tersebut.	2,44	4

6	Saya mengendarai sepeda motor tanpa menggunakan helm.	2,29	5
7	Saya mengalami selip di jalan basah atau ketika melewati penutup lubang jalan.	2,23	6
8	Ketika mengendarai kecepatan yang sama dengan keadaan umum disekitar saya, saya kesulitan berhenti pada saat lampu lalu lintas berubah menjadi merah.	2,22	7
9	Saya melampaui batas kecepatan ketika di jalan perdesaan/ dalam kota.	2,14	8
10	Saya sengaja melakukan membuat efek roda belakang terus berputar dengan cara tertentu.	2,14	
11	Saya menggunakan telepon genggam sambil mengemudikan sepeda motor.	2,05	9
12	Saya mengemudikan sepeda motor berlawanan arah arus jalan.	2,03	10
13	Saya gagal melihat penyeberang jalan ketika saya berbelok dari jalan kecil ke jalan utama.	2,01	11
14	Saya melewati batas kecepatan ketika berada jalan lingkungan/perumahan.	2,01	
15	Saya mengemudi terlalu cepat pada saat tikungan, sehingga saya sendiri merasa takut/khawatir.	2,01	12
16	Saya kurang berkonsentrasi, sehingga terlambat menyadari kendaraan didepan saya sedang menurunkan kecepatan, sehingga saya harus mengerem mendadak untuk menghindari tabrakan.	2,00	
17	Saya mencoba mendahului kendaraan yang sudah memberikan sinyal belok kekanan.	1,97	13
18	Ketika mengendarai kecepatan yang sama dengan keadaan umum disekitar saya, saya kesulitan	1,94	14

	berhenti pada saat lampu lalu lintas berubah menjadi merah.		
19	Saya mampu memperhatikan atau mengidentifikasi kendaraan lain yang akan menepi, sehingga dengan mudah berhenti.	1,92	15
20	Saya mengendarai sepeda motor terlalu kencang di tikungan, sehingga saya kehilangan kendali ketika menikung.	1,92	
21	Saya tidak menyadari keberadaan orang yang berada kendaraan yang diparkir.	1,89	16
22	Saya bergerak terlalu melebar saat sedang berbelok di tikungan.	1,80	17
23	Saya berupaya untuk mengangkat roda depan pada sepeda motor.	1,79	18
24	Saya mengalami kesulitan mengendalikan sepeda motor saya pada kecepatan tinggi.	1,79	
25	Saya mematuhi batas kecepatan kendaraan ketika berada di jalan perkotaan.	1,75	19
26	Saya melaju diantara 2 lajur lalu lintas kendaraan yang sedang bergerak cepat.	1,75	
27	Saya membawa lebih dari 1 orang penumpang ketika mengendarai sepeda motor.	1,75	
28	Pengemudi lain dengan sengaja mengganggu saya atau membuat saya terancam resiko.	1,59	20
29	Saya mendahului kendaraan lain disimpang bersinyal (lampu Merah) dengan tujuan mengalahkan pengemudi kendaraan lain yang berada disekitar saya.	1,58	21
30	Saya menggunakan helm tanpa mengaitkan pengunci dagu.	1,50	22

31	Saya mengangkut muatan yang besar atau berat dengan sepeda motor.	1,46	23
32	Saya terlambat memperhatikan kendaraan didepan yang membuka pintu dengan tiba-tiba, sehingga menyebabkan saya sulit untuk mengendalikan sepeda motor.	1,44	24
33	Saya mengendarai sepeda motor saat mengonsumsi obat-obatan yang mungkin memengaruhi kemampuan mengemudikan sepeda motor.	1,28	25
34	Saya menghindari terlibat dalam balapan liar dengan pengendara sepeda motor atau pengemudi mobil lain.	1,26	26
35	Saya mengemudikan sepeda motor di trotoar.	1,26	
36	Saya tidak merokok sambil mengendarai sepeda motor.	1,26	
37	Saya menabrak kendaraan yang sedang parkir hingga rusak, lalu saya kabur tanpa bertanggung jawab.	1,26	
38	Saya mengendarai sepeda motor yang rusak, sehingga mengganggu pergerakan kendaraan saya.	1,26	
Rata-rata		$\Sigma=1,92$	

Sumber : Olah data (2022)

Tabel 5.6 Hasil mean dan rank perilaku pengendara menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi 4,05 dengan pernyataan ‘Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah’. Dan nilai mean yang terendah yaitu 1,26 pada pernyataan ‘Saya menghindari terlibat dalam balapan liar dengan pengendara sepeda motor atau pengemudi mobil lain’, ‘Saya mengemudikan sepeda motor di trotoar’, ‘Saya tidak merokok sambil mengendarai sepeda motor’, ‘Saya menabrak kendaraan yang sedang parkir hingga rusak, lalu saya kabur tanpa bertanggung

jawab’, ‘Saya mengendarai sepeda motor yang rusak, sehingga mengganggu pergerakan kendaraan saya’. Serta jumlah nilai rata-rata mean 1,92.

5.7 Faktor Yang Mempengaruhi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Berisiko Di Kota Pekanbaru

1. Kurangnya memperhatikan keamanan ketika membawa penumpang.
2. Kurang konsentrasi dalam berkendara.
3. Kurangnya keamanan berkendara.
4. Tidak memperhatikan situasi sekitar.
5. Berkendara melewati batas kecepatan.

5.8 Upaya Pencegahan dan Penanggulangan Terhadap Aspek Keselamatan Dalam Berlalu Lintas

1. Pengendara sepeda motor ketika membawa penumpang harus menggunakan helm adalah hal yang wajib untuk dilakukan, baik pengendara maupun penumpang. Karena keamanan berkendara sangat penting ketika berkendara.
2. Ketika ingin mengendarai sepeda motor pengendara harus memperhatikan kondisi tubuh. Ketika saat berkendara dalam kondisi tubuh yang tidak prima konsentrasi berkurang ketika berkendara dan dapat membahayakan pengendara yang lain.
3. Pengendara sepeda motor agar lebih mementingkan keamanan ketika berkendara dengan harus memakai helm sebagai pengaman kepala.
4. Pengendara sepeda motor harus dapat memprediksi situasi sekitar saat berkendara.
5. Pengguna sepeda motor harus mematuhi batas kecepatan yang telah ditentukan. Kecepatan berlebihan akan menyebabkan pengendara tidak bisa mengontrol kendaraannya.

BAB VI PENUTUP

6.1 KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian identifikasi perilaku berisiko pengendara sepeda motor di Kota Pekanbaru, yang dapat disimpulkan berdasarkan analisa data, yaitu sebagai berikut:

1. Disimpulkan hasil mean dan rank perilaku masyarakat pengguna sepeda motor di Kota Pekanbaru menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi pada pernyataan 'Saya berhenti saat sinyal lampu lalu lintas berwarna merah' dengan nilai mean 4,05. Dan nilai mean yang terendah yaitu 1,26 pada pernyataan 'Saya menghindari terlibat dalam balapan liar dengan pengendara sepeda motor atau pengendara mobil lain', 'Saya mengemudikan sepeda motor di trotoar', 'Saya tidak merokok sambil mengendarai sepeda motor', 'Saya menabrak kendaraan yang sedang parkir hingga rusak, lalu saya kabur tanpa bertanggung jawab', 'Saya mengendarai sepeda motor yang rusak, sehingga mengganggu pergerakan kendaraan saya'.
2. Faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor adalah : kurangnya memperhatikan keamanan ketika membawa penumpang, kurang konsentrasi dalam berkendara, kurangnya keamanan berkendara, tidak memperhatikan situasi sekitar, berkendara melewati batas kecepatan.
3. Upaya penanggulangan terhadap Aspek Keselamatan dalam Berlalu Lintas yaitu: melakukan kampanye penyuluhan keselamatan lalu lintas guna memperbaiki perilaku pengendara, bisa dimulai sejak pendidikan sekolah (SD, SMP, SMA) tentang keselamatan berlalu-lintas. Bagi petugas berwenang yang berada di wilayah hukum Polres Pekanbaru agar selalu mengontrol ke lapangan serta memberi tindakan terhadap pengendara yang menyalahi aturan perundang – undangan lalu lintas.

6.2 Saran

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

1. Perlu diadakan sosialisasi/kampanye tentang kebijakan pemahaman peraturan lalu lintas dan pencegahan kecelakaan berlalu lintas di sekolah maupun di wilayah Kota Pekanbaru agar bisa lebih tertib dalam perilaku berkendara dan berlalu lintas.
2. Pengguna pengendara sepeda motor dan juga penumpang agar tetap selalu memakai helm berstandar Nasional Indonesia (SNI) untuk perjalanan jarak pendek maupun jarak jauh.
3. Pengguna pengendara sepeda motor harus menjaga konsentrasi selama berkendara dan harus mematuhi batas kecepatan di jalan karena untuk keselamatan berkendara.



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 Provinsi Riau.
- Cooper, D.R., dan Schindler. 2006. *Business Research Methods*. USA : McGraw-Hill.
- Firdaus. 2021. *Metodologi Penelitian Kuantitatif Dilengkapi Analisis Regresi IBM SPSS Statistics Version 26.0*. Bengkalis : DOTPLUS Publisher.
- Ghozali, Imam. 2009. *Apikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS*. Edisi Keempat. Semarang : Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Indonesia, P. R. (2013). Peraturan Pemerintah Nomor 79 Tahun 2013 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Khisty, Lall. 2005. *Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi*. Jilid I. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Michaux et Cie. 1868. Michaux and company, Perusahaan Pertama Yang Membuat Sepeda Dengan Pedal. Paris : The Bicycle.
- Poei, E. P., & Ansusanto, J. D. (2016). Perilaku Berlalu Lintas Yang Mendukung Keselamatan di Jalan Raya. *Jurnal Teknik Sipil UAJY*, 14(1), 10-19.

- Putranto, Leksmono Suryo. 2014. Perilaku Pengendara Sepeda Motor Dosen Universitas Tarumanegara Dan Karyawan, 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.
- Zaini, Abd Kudus. 2021. Keselamatan Lalu Lintas: UIR Press.