

**TINJAUAN SIKAP MASYARAKAT PENGGUNA SEPEDA MOTOR  
DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS  
(STUDI KASUS : KECAMATAN LUBUK ALUNG,  
PROVINSI SUMATERA BARAT)**

**TUGAS AKHIR**

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



Disusun Oleh :

**ISRA CARDOVA  
NPM : 133110385**

**FAKULTAS TEKNIK JURUSAN TEKNIK SIPIL  
UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
PEKANBARU  
2020**

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM RIAU  
NOMOR : 1081 /KPTS/FT-UIR/2019  
TENTANG PENGANGKATAN TIM PEMBIMBING PENELITIAN DAN PENYUSUNAN SKRIPSI

**DEKAN FAKULTAS TEKNIK**

- Membaca : Surat Ketua Program Studi Teknik Sipil Nomor:175/ TA /TS/T/2019 tentang persetujuan dan usulan pengangkatan Tim Pembimbing penelitian dan penyusunan Skripsi.
- Menimbang : 1. Bahwa untuk menyelesaikan perkuliahan bagi mahasiswa Fakultas Teknik perlu membuat Skripsi.  
2. Untuk itu perlu ditunjuk Tim Pembimbing penelitian dan penyusunan Skripsi yang diangkat dengan Surat Keputusan Dekan.
- Mengingat : 1. Undang-undang Nomor : 20 Tahun 2003  
2. UU No.14 Tahun 2005 Tentang Guru Besar  
3. UU Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi  
4. PP Nomor 4 Tahun 2014 Tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi  
5. Permenristek Dikti Nomor 44 Tahun 2015 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi .  
6. Permenristek Dikti Nomor 32 Tahun 2016 Tentang Akreditasi Prodi dan Perguruan Tinggi.  
7. SK.Ban PT.Nomor :2777/SK/BAN – PT/Ared /S/X/2018  
8. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2013  
9. SK.Rektor Universitas Islam Riau Nomor :112 /UIR/Kpts/2016

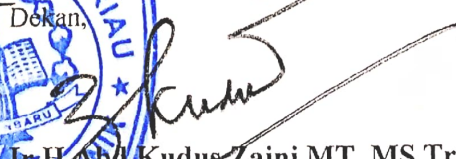
**MEMUTUSKAN**

- Menetapkan : 1. Mengangkat saudara-saudara yang namanya tersebut dibawah ini sebagai Tim Pembimbing Penelitian dan penyusunan Skripsi mahasiswa Fakultas Teknik Program Studi Teknik Sipil.

No	N a m a	Pangkat	Jabatan
1.	Ir.H.Abd.Kudus Zaini.,MT.,MS.,Tr	Lektor Kepala	Pembimbing

2. Mahasiswa yang akan dibimbing :
- N a m a : Isra Cardova  
N P M : 133110385  
Program Studi : Teknik Sipil  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)  
Judul Skripsi : Tinjauan Sikap Masyarakat Penggunaan Sepeda Motor Dalam Menggunakan Keselamatan Berlalu Lintas ( Studi Kasus : Kecamatan Lubuk Alung Provinsi Sumatra Barat )
3. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkannya dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dikemudian hari segera ditinjau kembali.

Ditetapkan di : Pekanbaru  
Pada Tanggal : 25 Zulhijah 1440. H  
26 Agustus 2019. M

Dekan,  
  
Ir. H. Abd. Kudus Zaini.MT.,MS.Tr  
Npk.88-03 02 098

Tembusan disampaikan :

1. Yth. Bapak Rektor UIR di Pekanbaru.
2. Yth. Sdr. Ketua Program Studi Teknik Sipil FT-UIR
3. Yang Bersangkutan
4. Arsip

Perpustakaan Universitas Islam Riau  
Dokumen ini adalah Arsip Milik :



**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS TEKNIK UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
NOMOR : 1102/KPTS/FT-UIR/2020  
**TENTANG PENETAPAN DOSEN PENGUJI SKRIPSI MAHASISWA FAK. TEKNIK UNIV. ISLAM RIAU**

**DEKAN FAKULTAS TEKNIK**

- Menimbang :**
1. Bahwa untuk menyelesaikan studi S.1 bagi mahasiswa Fakultas Teknik Univ. Islam Riau dilaksanakan Ujian Skripsi/Komprehensif sebagai tugas akhir. Untuk itu perlu ditetapkan mahasiswa yang telah memenuhi syarat untuk ujian dimaksud serta dosen penguji.
  2. Bahwa penetapan mahasiswa yang memenuhi syarat dan dosen penguji yang bersangkutan perlu ditetapkan dengan Surat Keputusan Dekan.
- Mengingat :**
1. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi.
  2. Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2012 Tentang Kerangka Kualifikasi Nasional Indonesia.
  3. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2009 Tentang Dosen.
  4. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2010 Tentang Pengelolaan dan Penyelenggaraan Pendidikan.
  5. Peraturan Menteri Pendidikan Nasional Nomor 63 Tahun 2009 Tentang Sistem Penjaminan Mutu Pendidikan.
  6. Peraturan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia Nomor 49 Tahun 2014 Tentang Standar Nasional Pendidikan Tinggi.
  7. Statuta Universitas Islam Riau Tahun 2018.
  8. Peraturan Universitas Islam Riau Nomor 001 Tahun 2018 Tentang Ketentuan Akademik Bidang Pendidikan Universitas Islam Riau.

**MEMUTUSKAN**

- Menetapkan :**
1. Mahasiswa Fakultas Teknik Universitas Islam Riau yang tersebut namanya di bawah ini :  
Nama : Isra Cardova  
NPM : 133110385  
Program Studi : Teknik Sipil  
Jenjang Pendidikan : Strata Satu (S1)  
Judul Skripsi : Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berjalan Lintas (Studi Kasus : Kec. Lubuk Alung, Provinsi Sumatera Barat)
  2. Penguji Skripsi/Komprehensif mahasiswa tersebut terdiri dari :
    1. Ir. H. Abd. Kudus Zaini, M.T., M.S., T.R., IPM. Sebagai Ketua Merangkap Penguji
    2. Firman Syarif, S.T., M.Eng. Sebagai Anggota Merangkap Penguji
    3. Ir. H. Firdaus, M.P. Sebagai Anggota Merangkap Penguji
  3. Laporan hasil ujian serta berita acara telah sampai kepada Pimpinan Fakultas selambat-lambatnya 1(satu) bulan setelah ujian dilaksanakan.
  4. Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkannya dengan ketentuan bila terdapat kekeliruan dikemudian hari segera ditinjau kembali.
- KUTIPAN :** Disampaikan kepada yang bersangkutan untuk dapat dilaksanakan dengan sebaik-baiknya.

Ditetapkan di : Pekanbaru  
Pada Tanggal : 3 Shafar 1442 H  
21 September 2020 M

Dekan,  
  
**Dr. Eng. Sudirman, S.T., M.T.**  
NPM. 09 11 02 374

- Tersusun disampingkan :
1. Yth. Rektor UIR di Pekanbaru.
  2. Yth. Ketua Program Studi Teknik Sipil FT-UIR.
  3. Yth. Pembimbing dan Penguji Skripsi.
  4. Mahasiswa yang bersangkutan.
  5. Arsip.

**VERIFIKASI**  
By Machine at 07:40:26, 22/09/2020



**YAYASAN LEMBAGA PENDIDIKAN ISLAM (YLPI) RIAU**  
**UNIVERSITAS ISLAM RIAU**  
**FAKULTAS TEKNIK**  
**PROGRAM STUDI TEKNIK SIPIL**

Jalan Kaharuddin Nasution No. 113 P. Marpoyan Pekanbaru Riau Indonesia – Kode Pos: 28284  
 Telp. +62 761 674674 Website: [www.uir.ac.id](http://www.uir.ac.id) Email: [fakultas\\_teknik@uir.ac.id](mailto:fakultas_teknik@uir.ac.id)

**BERITA ACARA UJIAN SKRIPSI**

Berdasarkan Surat Keputusan Dekan Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, Pekanbaru, tanggal 21 September 2020, Nomor: 1102/KPTS/FT-UIR/2020, maka pada hari Jum'at, tanggal 25 September 2020, telah dilaksanakan Ujian Skripsi Program Studi Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau, jenjang Studi S1, Tahun Akademik 2020/2021 berikut ini.

1. Nama : Isra Cardova
2. NPM : 133110385
3. Judul Skripsi : Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berjalan Lintas (Studi Kasus : Kec. Lubung Alung, Provinsi Sumatera Barat)
4. Waktu Ujian : 10.00 WIB – Selesai
5. Tempat Pelaksanaan Ujian : Online

**Dengan keputusan Hasil Ujian Skripsi:**

Lulus\* / Lulus dengan Perbaikan\* / Tidak Lulus\*

\* Coret yang tidak perlu.

Nilai Ujian:

Nilai Ujian Angka = 23,3 Nilai Huruf = B+

Tim Penguji Skripsi.

No	Nama	Jabatan	Tanda Tangan
1	Ir. H. Abd. Kudus Zaini, M.T., M.S., T.R., IPM.	Ketua	1.
2	Firman Syarif, S.T., M.Eng.	Anggota	2.
3	Ir. H. Firdaus, M.P.	Anggota	3.

Panitia Ujian  
Ketua,

Ir. H. Abd. Kudus Zaini, M.T., M.S., T.R., IPM.  
 NIDN. 1011076202

Pekanbaru, 25 September 2020  
Mengetahui,  
Dekan Fakultas Teknik

Dr. Eng. Muslim, S.T., M.T.  
 NIDN. 1016047901



Dokumen ini adalah Arsip Milik :  
Perpustakaan Universitas Islam Riau





# UNIVERSITAS ISLAM RIAU

## FAKULTAS TEKNIK

### الْجَامِعَةُ الْإِسْلَامِيَّةُ الرَّيَوِيَّةُ

Alamat: Jalan Kaharuddin Nasution No.113, Marpoyan, Pekanbaru, Riau, Indonesia - 28284  
Telp. +62 761 674674 Email: fakultas\_teknik@uir.ac.id Website: www.eng.uir.ac.id

#### BERITA ACARA SEMINAR HASIL PENELITIAN SKRIPSI

Pada Hari Jum'at Tanggal 26 Juni 2020 Jam 09.30 – 10.30 WIB Bertempat di Ruang Sidang Fakultas Teknik Universitas Islam Riau.

Dilaksanakan Seminar Hasil Penelitian Skripsi Mahasiswa sebagai berikut :

Nama : Isra Cardova  
NPM : 133110385  
Program Studi : Teknik Sipil  
Judul Proposal : Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas (Studi Kasus : Kec. Lubuk Alung, Provinsi Sumatera Barat)

Berdasarkan rapat Dosen Pembimbing dan dosen tamu, bersama ini kami sampaikan hasil seminar penelitian skripsi atas nama mahasiswa tersebut.

- Menyetujui seminar hasil penelitian, dilanjutkan dengan ujian komprehensif.  
 Memperbaiki hasil penelitian dan dapat dilanjutkan ujian komprehensif.  
 Memperbaiki hasil penelitian dan pengulangan seminar pada Hari/tanggal :  
 Seminar hasil ditolak, menggantikan topik penelitian dan pengulangan seminar

Berita acara ini ditandatangani oleh tim penguji dan disahkan oleh ketua program untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

No	Dosen Pengarahan	Jabatan Dlm Seminar	Tanda Tangan
1	Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM	Ketua	1.
2	Firman Syarif, ST., M.Eng	Anggota	2.
3	Ir. H. Firdaus, MP	Anggota	3.

Pembimbing

Ir. H. Abd. Kudus Zaini, MT., MS., TR., IPM

Dengan harapan Dosen Pembimbing dapat memberikan keputusan seminar.

Pekanbaru, 26 Juni 2020  
Diketahui Oleh Wakil Dekan I

Dr. Mursyidah, M.Sc



# UNIVERSITAS ISLAM RIAU

## FAKULTAS TEKNIK

### الْجَامِعَةُ الْإِسْلَامِيَّةُ الرَّيَوِيَّةُ

Alamat: Jalan Kaharuddin Nasution No.113, Marpoyan, Pekanbaru, Riau, Indonesia - 28284  
Telp. +62 761 674674 Email: fakultas\_teknik@uir.ac.id Website: www.eng.uir.ac.id

#### SURAT KETERANGAN BEBAS PLAGIAT

Nomor: 244/A-UIR/5-T/2020

Operator Turnitin Fakultas Teknik Universitas Islam Riau menerangkan bahwa Mahasiswa/i dengan identitas berikut:

Nama : ISRA CARDOVA  
NPM : 133110385  
Program Studi : Teknik Sipil  
Jenjang Pendidikan : Sarata Satu (S1)  
Judul Skripsi / TA : Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Lalu Lintas (Studi Kasus : Kecamatan Lubuk Alung, Sumatera Barat)

Dinyatakan *Bebas Plagiat*, berdasarkan hasil pengecekan pada Turnitin menunjukkan angka *Similarity Index*  $\leq 30\%$  sesuai dengan peraturan Universitas Islam Riau yang berlaku.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Pekanbaru, 26 Agustus 2020 M  
7 Muharram 1441 H

Mengertahi,  
Kaprosdi Teknik Sipil

  
Harnivati, ST., M.Si

Operator Turnitin F. Teknik

  
M. Arif Mulvana, SE.Sy



**TINJAUAN SIKAP MASYARAKAT PENGGUNA SEPEDA MOTOR  
DALAM MENGUTAMAKAN KESELAMATAN BERLALU LINTAS  
(STUDI KASUS : KECAMATAN LUBUK ALUNG, SUMATERA BARAT)**

**ISRA CARDOVA  
NPM : 133110385**

**Abstrak**

Sepeda motor merupakan salah satu moda transportasi yang sangat berperan penting bagi kehidupan masyarakat di Kecamatan Lubuk Alung. Kebutuhan akan moda transportasi pun tidak hanya berguna bagi masyarakat setempat saja tapi juga bagi para wisatawan yang berkunjung ke Kecamatan Lubuk Alung. Namun, dalam mengendarai kendaraan sepeda motor sangat diperlukan ketaatan terhadap aturan lalu lintas yang ada, berperilaku baik dalam berkendara dan mempunyai kelengkapan surat-surat kendaraan.

Tujuan dilakukannya penelitian ini adalah untuk mengetahui perilaku pengguna Sepeda Motor dan seberapa besar tingkat kesadaran mereka dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas. Manfaatnya ialah untuk memberi pengetahuan tentang perilaku berkendara sepeda motor dan sebagai pedoman bagi penegak hukum khususnya kepolisian untuk menindak lanjuti pengendara yang melanggar di jalan.

Untuk mengetahui perilaku pengendara yang berada di Kecamatan Lubuk Alung, peneliti menyebarkan kuesioner kepada 100 responden yang merupakan masyarakat Kecamatan Lubuk Alung. Kuesioner terdiri dari 28 pertanyaan yang terbagi dalam dua variabel yaitu variabel kelengkapan pengendara dan variabel perilaku pengendara. Jawaban dari setiap responden kemudian diolah menggunakan aplikasi IBM SPSS Statistics dan microsoft excel, yaitu diuji validitas serta reliabilitasnya. Hasil uji menunjukkan bahwa setiap data adalah valid, karena semua hasil validitas menunjukkan r hitung lebih besar dari r tabel.

Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap 100 responden terdapat berbagai variasi perilaku yang berbeda. Berdasarkan hasil analisis secara statistik atas tanggapan para responden dapat disimpulkan bahwa masyarakat di Kecamatan Lubuk Alung sebagian besar tergolong berperilaku baik dalam mengendarai sepeda motor. Dengan angka koefisien tertinggi sebesar 0,527 yaitu, Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari.

Kata Kunci : Pengendara Sepeda Motor, Keselamatan, Perilaku, Kecamatan Lubuk Alung

**THE SOCIETY'S TRAFFIC HABIT IN USING ESPECIALLY  
MOTORCYCLE  
(CASE STUDY : DISTRICT LUBUK ALUNG, WEST SUMATERA)**

**ISRA CARDOVA  
NPM : 133110385**

**Abstrak**

Now a days, motorcycle is one of important transportation in our society. Especially for Lubuk Alung's society, motorcycle not only important for resident but also for tourists. But, as a rider they have to obey to the rules. As a good rider, the riders should have some document such as driving license, vehicle document and good habit. By those reason, the researcher decide to research how Lubuk Alung's society in driving motorcycle is.

The purpose of this research is to determine the behavior of motorbike users and how much their level of awareness in prioritizing traffic safety. The benefit is to provide knowledge about motorbike riding behavior and as a guide for law enforcers to follow up on riders who violate the road.

Researcher give questioner to 100 respondents, there are 28 questions that divided into two variables; Vehicle Document and Habits of Driver. The answer from the correspondence is processed by IBM SPSS Statistic and Microsoft Excel to get the validity and reliability. After that, the result analyze by mean frequent. The result shows that the data is valid, because all validity results show r count is greater than r table.

From this research, researcher gets there are variations habit from the riders. The conclusion of the research is most of Lubuk Alung's Societies have good habit in riding motorcycle. With the highest coefficient value of 0.527, that is, I always turn on the headlights when riding a motorcycle during the day.

**Key Words :** Motorcycle, Safety, Behavior, Distric Lubuk Alung



## KATA PENGANTAR



Puji Syukur kami panjatkan kehadirat Allah yang telah melimpahkan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan Tugas Akhir. Sholawat serta salam kami ucapkan kepada Nabi Muhammad ﷺ, 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 Strata 1 pada jurusan Teknik Sipil Fakultas Teknik Universitas Islam Riau. Penelitian Tugas Akhir ini mengenai ”*Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Belalu Lintas*” di Kecamatan Lubuk Alung, Provinsi Sumatra Barat.”

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

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 September 2020

**ISRA CARDOVA**  
NPM 133110385

## DAFTAR ISI

<b>COVER</b>	
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>i</b>
<b>UCAPAN TERIMA KASIH.....</b>	<b>iii</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>iv</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>vi</b>
<b>DAFTAR TABEL.....</b>	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR.....</b>	<b>ix</b>
<b>DASFTAR NOTASI .....</b>	<b>x</b>
<b>BAB I. PENDAHULUAN .....</b>	<b>1</b>
1.1.LatarBelakang .....	1
1.2.Rumusan Masalah .....	2
1.3.Tujuan Penelitian .....	2
1.4.Manfaat Penelitian .....	2
1.5.Batasan Masalah .....	2
<b>BAB II. TINJAUAN PUSTAKA.....</b>	<b>3</b>
2.1. Umum.....	3
2.2. Keaslian Penelitian.....	5
<b>BAB III. LANDASAN TEORI.....</b>	<b>6</b>
3.1. Sepeda Motor .....	6
3.2. Perlengkapan Kendaraan Bermotor .....	6
3.3. Identifikasi Kendaraan Bermotor.....	7
3.4. Surat Izin Mengemudi.....	8
3.5. Modal Dasar Yang Harus Dimiliki Pengendara.....	9
3.6. Kemampuan Yang Dapat Dipelajari .....	9
3.7. Motif Dan Sikap .....	10
3.8. Ketertiban Dan Keselamatan .....	10
3.9. Populasi Dan Sampel .....	11
3.10. Skala Likert .....	12
3.11. Penggunaan Rumus .....	13
<b>BAB IV.METODE PENELITIAN .....</b>	<b>19</b>
4.1. Bahan Dan Alat Penelitian .....	19



4.2. Teknik Pengumpulan Data.....	19
4.3. Variabel Penelitian.....	20
4.4. Tahapan Penelitian.....	20
4.5. Waktu Pelaksanaan Penelitian .....	23
4.6. Analisa Data .....	23
4.7. Lokasi Penelitian .....	23
<b>BAB V. HASIL DAN PEMBAHASAN .....</b>	<b>24</b>
5.1. Gambaran Umum Kawasan Studi.....	24
5.2. Karakteristik Pengguna Sepeda Motor Di Lubuk Alung .....	24
5.3. Hasil Penelitian .....	26
5.4. Uji Validitas .....	27
5.5. Uji Reliabilitas .....	29
5.6. Tabel Kelengkapan dan Perilaku Pengendara .....	30
5.7. Tingkat Kesadaran Pengendara Sepeda Motor .....	32
5.8. Pengujian Reliabilitas .....	34
<b>BAB VI. PENUTUP .....</b>	<b>36</b>
6.1. Kesimpulan .....	36
6.2. Saran.....	47
<b>DAFTAR PUSTAKA .....</b>	<b>.....</b>
<b>LAMPIRAN</b>	

## **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 Lubuk Alung menggunakan sepeda motor untuk alat transportasi yang banyak menunjang kegiatan mereka baik untuk bekerja ataupun hanya untuk bepergian, dikarenakan harga sepeda motor cukup terjangkau dan cukup efektif dalam pengoperasiannya (Ndjurumbaha 2017).

Dengan banyaknya pengguna sepeda motor di Kecamatan Lubuk Alung membuat kecelakaan tidak terlepas dari setiap aktivitas berkendara dengan sepeda motor di jalanan. Ada banyak faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan, diantaranya kepolisian yang kurang tegas dalam menindak para pelanggar di jalan, penggunaan alat keselamatan berkendara seperti helm, jaket dan lain sebagainya.

Jumlah kendaraan yang tinggi mengakibatkan terjadinya kepadatan lalu lintas. Sedangkan pengguna kendaraan bermotor seringkali tidak memiliki pengetahuan lalu lintas dan berkendara secara memadai. Keterampilan dan pengetahuan pengendara yang rendah menjadi faktor yang dapat berpotensi menimbulkan terjadinya kecelakaan lalu lintas. Jumlah kecelakaan sepeda motor meningkat setiap tahunnya di berbagai daerah (Wijanarko 2019).

Kecelakaan lalu lintas menjadi hal yang menakutkan bagi para pengguna jalan, jika tidak berhati-hati, ada bahaya yang siap mengancam nyawa kapan saja. Bagi pengendara maupun pembonceng sepeda motor wajib menggunakan helm, dan bagi pengendara mobil wajib menggunakan sabuk pengaman. Namun, berbagai pelindung tersebut juga nyatanya tetap harus didukung oleh kewaspadaan yang tinggi dan pengetahuan tentang faktor-faktor yang umumnya berada dibalik peristiwa kecelakaan lalu lintas itu sendiri (Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya).



Untuk itu penulis ingin melakukan penelitian sesuai dengan judul yang penulis angkat yaitu ‘Tinjauan Sikap Masyarakat Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas’ di Kecamatan Lubuk Alung, Provinsi Sumatra Barat.

## **1.2 Rumusan Masalah**

Adapun yang menjadi permasalahan dalam penelitian ini sebagai berikut :

1. Apa saja perilaku pengguna sepeda motor yang tergolong baik dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas.
2. Seberapa besar tingkat kesadaran berlalu lintas pengguna sepeda motor di daerah tersebut.

## **1.3 Tujuan Penelitian**

Tujuan yang ingin penulis capai dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui perilaku pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas.
2. Untuk mengetahui seberapa besar tingkat kesadaran berlalu lintas pengguna sepeda motor.

## **1.4 Manfaat Penelitian**

Manfaat dari penulisan tugas akhir ini adalah :

1. Dapat memberikan pengetahuan tentang perilaku pengguna sepeda motor dan tingkat kesadaran dalam keselamatan berlalu lintas.
2. Menjadi pedoman bagi penegak hukum dalam hal ini kepolisian untuk menindak tegas para pengguna motor yang melanggar di jalan.

## **1.5 Batasan Masalah**

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

1. Lokasi penelitian dilakukan hanya di daerah Lubuk Alung, Sumatra Barat
2. Sasaran kuisioner adalah Pelajar, Mahasiswa, dan Karyawan
3. Penelitian hanya dilakukan kepada pengguna sepeda motor yang berada di Kecamatan Lubuk Alung.

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **2.1 Umum**

Dari penelitian yang telah dilakukan oleh peneliti sebelumnya maka dalam hal ini penulis mencoba melakukan penelitian berdasarkan studi pustaka terhadap hasil penelitian yang ada berkaitan dengan keselamatan berlalu lintas pengguna sepeda motor.

Ndjurumbaha (2017), melakukan penelitian dengan judul “Perilaku Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu lintas (Studi kasus Kecamatan Samigaluh, Kulon Progo, Daerah Istimewa Yogyakarta)”. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui perilaku pengguna sepeda motor dalam keselamatan berlalu lintas berdasarkan latar belakang setiap responden. peneliti menyebarkan kuesioner kepada 100 responden yang merupakan masyarakat Kabupaten Bantul. Kuesioner terdiri dari 25 pertanyaan yang terbagi dalam dua variabel yaitu variabel kelengkapan pengendara dan variabel perilaku pengendara. Jawaban dari setiap responden kemudian diolah menggunakan aplikasi IBM SPSS Statistics dan microsoft excel, yaitu diuji validitas serta reliabilitasnya. Setelah dilakukan uji validasi dan reliabilitas kemudian dilakukan analisis frekuensi mean. Hasil uji menunjukkan bahwa setiap data adalah valid. Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap 100 responden terdapat berbagai variasi perilaku yang berbeda. Berdasarkan hasil analisis secara statistik atas tanggapan para responden dapat disimpulkan bahwa masyarakat di Kabupaten Bantul sebagian besar tergolong berperilaku baik dalam mengendarai sepeda motor.

Setiawan (2017), 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 Tubun dan 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 akan 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, kondisi jalan, dan fasilitas pendukung kegiatan lalu lintas lainnya.

Komalasari (2008), melakukan penelitian dengan judul “Tinjauan Sikap Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas (Studi Kasus Jakarta, Depok, Sragen)”. Pesatnya pertumbuhan sepeda motor dewasa ini berdampak pula pada meningkatnya angka kecelakaan akibat pengguna sepeda motor. Minimnya perlindungan dari sepeda motor dan sifatnya di jalan raya yang terlihat namun tidak terlihat membuat pengguna sepeda motor rawan luka pada saat terjadi kecelakaan. Karena bentuknya yang relatif kecil dan mampu melewati jalan-jalan kecil, pengemudi sepeda motor juga sering melakukan manuver-manuver yang berbahaya bagi kendaraan lain. Tulisan ini bertujuan untuk melihat tingkat kepedulian pengguna sepeda motor di Jakarta, Depok, dan Sragen terhadap keselamatan berlalu lintas. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan data kuesioner serta cross sectional tiga kota, Jakarta, Depok, dan Sragen hasil penelitian peneliti sebelumnya. Metode pengolahan data yang diterapkan adalah tabulasi data dan metode statistik chisquare untuk melihat signifikansi antara ketiga wilayah tersebut. Hasil uji statistik deskriptif dan chi square memperlihatkan bahwa di daerah Jakarta, tingkat kepedulian terhadap keselamatan rendah pada pengetahuan mengenai standar helm keselamatan di jalan raya dan pengetahuan tata cara menggunakan helm yang benar. Di daerah Depok, tingkat kepedulian terhadap keselamatan rendah pada variabel penggunaan helm standar, kepemilikan SIM C, intensitas selalu menggunakan helm, penggunaan helm terutama pada perjalanan jarak pendek, serta pengetahuan

mengenai bagian-bagian tubuh yang rawan luka pada saat terjadi kecelakaan. Sedangkan di daerah Sragen, tingkat kepedulian terhadap keselamatan rendah pada variabel penggunaan helm, penggunaan jaket, penggunaan sepatu, penggunaan sarung tangan, ketepatan dalam menggunakan helm, kondisi lampu, kapasitas jumlah penumpang, pengetahuan mengenai peraturan lalu lintas, batas usia minimal kepemilikan SIM C, serta kesadaran dalam penggunaan helm sebagai pelindung kepala.

## 2.2 Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian diperlakukan sebagai bukti adanya plagiarisme antara peneliti sebelumnya dengan peneliti yang akan dilakukan. Berdasarkan penelitian yang dilakukan Ndjurumbaha, Setiawan dan Komalasari, peneliti menyadari bahwa ada kesamaan baik dalam bentuk teori yang dipakai maupun pengerjaannya. Tetapi penulis juga mengetahui bahwa masih banyak terdapat perbedaan-perbedaan seperti lokasi penelitian, permasalahan dan pembahasan. Karena perbedaan-perbedaan tersebut penulis mengangkat tugas akhir ini.

## **BAB III**

### **LANDASAN TEORI**

#### **3.1 Sepeda Motor**

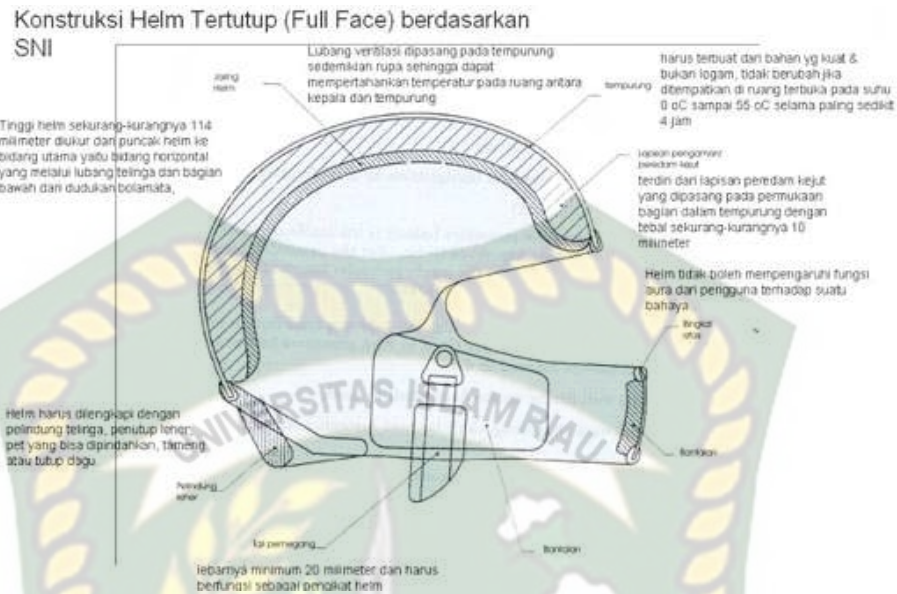
Sepeda motor adalah kendaraan beroda dua yang digerakkan oleh sebuah mesin (Wikipedia). Letak kedua roda sebaris lurus dan pada kecepatan tinggi sepeda motor tetap stabil disebabkan oleh gaya giroskopik. Sedangkan pada kecepatan rendah, kestabilan atau keseimbangan sepeda motor bergantung kepada pengaturan setang oleh pengendara. Penggunaan sepeda motor di Indonesia sangat populer karena harganya yang relatif murah, terjangkau untuk sebagian besar kalangan dan penggunaan bahan bakarnya serta biaya operasionalnya cukup hemat (Bambang Waluyo, 2019).

Sepeda motor merupakan pengembangan dari sepeda konvensional yang lebih dahulu ditemukan. Tahun 1868, Michaux ex Cie, suatu perusahaan pertama di dunia yang memproduksi sepeda 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 (Wikipedia).

#### **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 dimaksud pada ayat (1) bagi sepeda motor berupa helm standar nasional Indonesia.





**Gambar 3.1** Konstruksi Helm Tertutup (Full Face) Berdasarkan SNI 1811-2007 (Sumber: Google)

### 3.3 Identifikasi Kendaraan Bermotor

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 68 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkuta 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, nama pemilik, alamat pemilik dan identitas kendaraan bermotor seperti merk, jenis/model, tahun pembuatan, tahun perakitan, isi silinder, warna, nomor rangka/NIK, nomor mesin, nomor BPKB, warna TNKB, bahan bakar, kode lokasi dan sebagainya. Nomor polisi dan masa berlaku yang dalam Surat Tanda Nomor Kendaraan kemudian dicetak pada pelat nomor untuk dipasang pada kendaraan bermotor.



**Gambar 3.2** Surat Tanda Nomor Kendaraan  
(Sumber Google)

### 3.4 Surat Izin Mengemudi

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 77 ayat (1) Tentang Lalu Lintas dan Angkuta 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 yang diberikan oleh kepolisian kepada seseorang yang telah memenuhi persyaratan administrasi, sehat jasmani, dan rohani, memahami peraturan lalu lintas dan terampil mengemudikan kendaraan bermotor. Setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan wajib memiliki Surat Izin Mengemudi. Dalam hal ini pengendara sepeda motor wajib memiliki Surat Izin Mengemudi C.



**Gambar 3.3** Surat Izin Mengemudi  
(Sumber Google)

### 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 vitalitas yang baik.

- Indera : Sesuatu yang membuat pengemudi waspada dalam mengemudi, perasaan atau feeling, penglihatan sangat penting dalam berkendara. Pendengaran relatif tidak penting. Penciuman biasanya tidak berguna dalam mengemudi.
- Pikiran dan system syaraf : Dengan apa pengemudi belajar, memutuskan dan menghubungkan indera dengan 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 agar 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.

- 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 perilaku. Berbagai pengguna jalan yaitu peraturan jalan, peralatan pengendali, jarak penglihatan, dan perilaku pengguna jalan lainnya.
- Keahlian dan Kebiasaan : Diperoleh dengan prakterk, sekali 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 peengemudi berfikir dan merasakan banyak hal, sering membuat pengemudi berkendara dengan ceroboh, meskipun dia mampu mengetahui bagaimana mengemudi yang baik.

- Sikap : Sering menentukan bagaimana pengemudi bereaksi terhadap situasi berkendara, bagaimana dia berfikir dan merasakan situasi. Sikap yang dilibatkan dalam perikau ini antara lain, berbuat sesuatu yang tidak perlu, mengendara ketika lelah, balapan, kecerobohan, pamer dan mabuk.
- 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 sosial, 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 merintangangi , 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 yang 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 pengendalian dan penempelan dengan kendaraan lain.

### 3.9 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 kesimpulannya. Adapun yang menjadi populasi dalam penelitian ini adalah orang-orang yang melintas atau menempuh perjalanan dengan sepeda motor disepanjang area penelitian Kec.Lubuk Alung. Menentukan banyaknya jumlah populasi yang diambil dalam penelitian ini adalah dengan berdasarkan persentase besar volume pengendara motor yang diperoleh selama 12 jam, karna waktu yang efektif untuk mencari volume rata-rata pengendara motor yang melintas adalah 12 jam.

#### 2. Sampel

Riduwan (2009) sampel merupakan bagian dari populasi yang ingin diteliti, dipandang sebagai suatu pendugaan terhadap populasi. Sampel dianggap sebagai perwakilan dari populasi yang hasilnya mewakili keseluruhan gejala yang ingin diamati. 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. Kelebihan proses ini adalah mengatasi bias yang

muncul dalam pemilihan anggota sampel, sedangkan kekurangannya adalah tidak ada jaminan bahwa setiap sampel yang diambil secara acak akan merepresentasikan populasi secara tepat. Untuk menentukan jumlah sampel yang akan dijadikan penelitian, Arikunto (2002) menyebutkan jika jumlah subjek besar dapat diambil 10-15% atau 20-25% dari jumlah populasi, dan apabila jumlah populasi kurang dari 100 maka dapat diambil keseluruhan.

### 3.10 Skala Likert

Skala likert digunakan untuk mengukur sikap, pendapat, dan persepsi seseorang atau sekelompok orang tentang fenomena sosial. Dengan skala likert maka variabel yang akan diukur dijabarkan menjadi indikator 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 sangat setuju sampai sangat tidak setuju.

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

Berilah jawaban dengan memberi tanda (  $\checkmark$  ) pada kolom yang tersedia. Seperti pada tabel 3.1 berikut ini.

**Tabel 3.1** Contoh format pertanyaan kuesioner

No	Pertanyaan	SS	S	TS	STS
1	Saat mengendarai motor saya membawa kelengkapan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)				$\checkmark$
2	.....				
	.....				

Tabel 3.1 Menunjukkan contoh format pertanyaan kuesioner dan jawaban mengenai jawaban yang akan diberikan.



Keterangan :

SS	= Sangat Setuju	diberi skor 4
S	= Setuju	diberi skor 3
TS	= Tidak Setuju	diberi skor 2
STS	= Sangat Tidak Setuju	diberi skor 1

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 sedang 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.

### 3.11 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* analisis statistik SPSS Versi 17.

#### 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 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. Ghozali (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 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 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*, 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
- $\sum xy$  = 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  $\alpha=5\%$  atau 0,05.

Soal dikatakan Valid apabila harga  $r_{xy} > r_{tabel}$ , Maka item angket atau kuesioner dinyatakan Valid.

Untuk menginterpretasikan tingkat validitas, maka koefisien kolerasi dikategorikan 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
0,21 - 0,40	Rendah
0,00 - 0,20	Sangat Rendah

Sumber : Sugiyono (*Metode Penelitian*, 2013)

## 2. Reliabilitas

Sugiharto dan Situnjak (2006) menyatakan bahwa reliabilitas menunjuk pada suatu pengertian bahwa instrumen 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 reliabel 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 reliabel. Adapun rumus yang digunakan untuk uji reliabilitas sebagai berikut :

### a. Mencari Jumlah Varians Butir

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

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

$$\sigma = \text{Varians Butir}$$



- N = Jumlah Responden  
 $\sum x^2$  = Jumlah Kuadrat Skor Butir  
 $(\sum x)^2$  = Nilai Dari Jumlah Kuadrat Skor Butir

b. Mencari Jumlah Varians Total

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

$$\sigma^2 = \frac{\sum y^2 - \frac{(\sum y)^2}{N}}{N}$$

$\sigma^2$  = Varians Total

N = Jumlah Responden

$\sum y^2$  = Jumlah Kuadrat Skor Total

$(\sum y)^2$  = 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 :

$$r_i = \left| \frac{k}{k-1} \right| \left[ 1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right]$$

$r_i$  = Reliabilitas Instrumen

k = Banyaknya Pertanyaan

$\sum \sigma_b^2$  = Jumlah Varians Butir

$\sigma_t^2$  = 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 alpha > 0.90 maka reliabilitas sempurna, jika nilai alpha 0.70 – 0.90 maka reliabilitas tinggi, jika nilai alpha 0.50 – 0.70 maka reliabilitas moderat, jika nilai alpha < 0.50 maka

reliabilitas dikatakan rendah, kemungkinan satu 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. Menjumlah skor yang diperoleh dari tiap-tiap responden.
4. Mencari persentase skor yang telah diperoleh dengan menggunakan rumus :

$$\text{Kriteria} = \frac{n}{N} \times 100\%$$

Dengan keterangan : n : Jumlah Skor Responden

N : Jumlah Populasi Responden

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 responden.  
Skor Maks= Skor Tertinggi x Jumlah Soal x Jumlah Responden
  - b. Menentukan skor minimal yang diperoleh dari hasil perkalian antar skor terendah, jumlah item soal, jumlah responden.  
Skor Min= Skor Terendah x Jumlah Soal x Jumlah Responden
  - c. Menetapkan persentase maksimal, yakni 100%.

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

$$\text{Persentase Minimal} = \frac{\text{Skor Minimal}}{\text{Skor Maksimal}} \times 100\%$$

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

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

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

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

- g. Menetapkan kriteria, yakni Sangat Nyaman (SN), Nyaman (N), Cukup Nyaman (CN), Tidak Nyaman (TN), Sangat Tidak Nyaman (STN).

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

$$\text{Hasil} = \text{Skor Tertinggi Responden} + \text{Skor Terendah Responden}$$

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

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

$$\text{Skor rata-rata} = \frac{\text{Total Skor Responden}}{\text{Item Soal}}$$

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



## BAB IV

### METODE PENELITIAN

#### 4.1 Bahan dan Alat Penelitian

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

1. Seperangka alat tulis
2. Kamera (Dokumentasi)
3. Formulir kuesioner
4. Seperangkat komputer/Laptop

#### 4.2 Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh sejumlah data dan informasi yang diperlukan, maka perlu dilakukan pengumpulan data penelitian. Metode pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

##### 1. Data Primer Kuesioner

Data primer merupakan metode pengumpulan data yang dilakukan dengan observasi langsung dilokasi penelitian. Kriteria untuk pemberian skor pada alternatif jawaban untuk setiap item pada lembar kuesioner adalah sebagai berikut :

- a. Skor 4 untuk jawaban Sangat Setuju (SS)
- b. Skor 3 untuk jawaban Baik (S)
- c. Skor 2 untuk jawaban Tidak Setuju (TS)
- d. Skor 1 untuk jawaban Sangat Tidak Setuju (STS)

##### 2. Observasi Lapangan

Melakukan pengamatan langsung terhadap pengendara yang berada di sekitar area penelitian, guna untuk mendapatkan informasi – informasi yang dibutuhkan untuk melanjutkan penelitian.

### 3. 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.

### 4. Dokumentasi

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

### 5. 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.

## 4.3 Variabel Penelitian

Dalam penelitian ini variabel yang akan diteliti sebagai berikut :

1. Variabel yang akan diteliti melalui respondensi para pengendara sepeda motor yang melintas disepanjang area penelitian Jalan Lintas Barat Sumatra, meliputi :
  - a. Kelengkapan kendaraan
  - b. Perilaku Pengendara
2. Variabel yang akan diteliti melalui proses dokumentasi, kondisi pengendara dengan kelengkapan dan prilakunya dijalan Lintas Barat Sumatra.

## 4.4 Tahapan Penelitian

Tahapan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

### 1. Mulai

Mulai meruakan sebuah langkah awal sebelum melakukan persiapan dalam penelitian.

## 2. Persiapan

Persiapan dengan melakukan pemilihan lokasi, survey pendahuluan, serta identifikasi masalah.

## 3. Pengumpulan Data

Data yang dikumpulkan pada penelitian ini berupa data primer kuesioner, wawancara, dokumentasi, dan studi literatur.

## 4. Analisa Data

Analisa data dilakukan dengan tujuan untuk mengolah data tersebut menjadi informasi, sehingga karakteristik dan sifat-sifat datanya dapat dengan mudah dipahami dan bermanfaat untuk menjawab masalah-masalah yang berkaitan dengan kegiatan penelitian.

## 5. Hasil dan Pembahasan

Hasil dan pembahasan yaitu membahas hasil-hasil yang disederhanakan dalam bentuk tabel, grafik, atau lainnya, agar mempermudah pemahaman hasil analisa bagi pembaca.

## 6. Kesimpulan dan Saran

Kesimpulan merupakan hasil akhir yang didapat dari penelitian. Saran merupakan masukan-masukan yang berguna untuk kemajuan pihak yang terkait dan yang berwenang dalam ruang lingkup penelitian.

## 7. Selesai

Adapun tahapan penelitian dapat dilihat pada bagan alir berikut ini :





Gambar 4.1 Bagan Alir Penelitian

#### 4.5 Waktu Pelaksanaan Penelitian

Waktu penelitian dilakukan selama 3 hari yaitu pada tanggal 27 sampai 29 November 2019.

#### 4.6 Analisa Data

Dalam penelitian ini analisis yang digunakan adalah analisis deskriptif kuantitatif atau statistik deskriptif. Statistik deskriptif adalah statistik yang berfungsi untuk mendeskripsikan atau memberi gambaran terhadap objek yang diteliti melalui data populasi responden sebagaimana adanya. Data dari kuesioner dalam penelitian ini merupakan data kuantitatif yang kemudian akan dianalisis secara deskriptif persentase.

#### 4.7 Lokasi Penelitian

Penelitian ini dilaksanakan di Kecamatan Lubuk Alung, sebagai bahan studi kasus dalam spesifikasi pengambilan data penelitian dengan mengambil lokasi penelitian disepanjang Jalan lintas Barat Sumatra, Kecamatan Lubuk Alung. Lokasi penelitian dapat dilihat pada Gambar 4.2 berikut,



Gambar 4.2 Denah lokasi

## BAB V

### HASIL DAN PEMBAHASAN

#### 5.1 Gambaran Umum Kawasan Studi

Kondisi Jl. Lintas Barat Sumatra merupakan salah satu kawasan yang menjadi pusat perekonomian, kesehatan, dan pendidikan. Aktifitas dikawasan jalan ini sangat ramai dan beragam mulai dari Polisi, PNS, Pegawai Swasta, Pelajar, Pedagang dan Masyarakat Umum. Kawasan Jl. Lintas Barat Sumatra merupakan kawasan padat dimana terdapat gedung Sekolah, Gedung Perbankan, Gedung Polsek Lubuk Alung dan Lain Sebayanya. Kawasan Jl. Lintas Barat Sumatera ini dibatasi oleh :

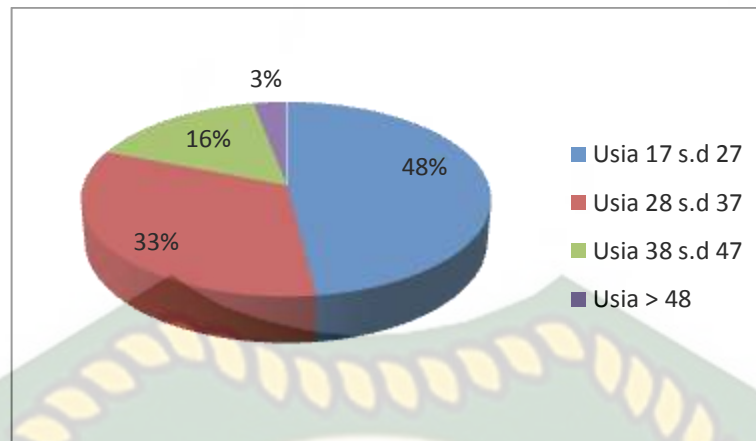
1. Sisi Utara menuju ke arah kecamatan 2x11 Enam Lingkung, Kabupaten Padang Pariaman.
2. Sisi Barat adalah gedung Sekolah, Pasar, dan Kantor Polsek Lubuk Alung
3. Sisi Timur adalah gedung AKBID, kantor jasa pengiriman, dan tempat Gym.
4. Sisi Selatan adalah jalan menuju Jalan Protokol Pusat Kota Padang.

#### 5.2 Karakteristik Pengguna Sepeda Motor Di Lubuk Alung

##### 5.2.1 Karakteristik Berdasar Tingkat Usia

Karakteristik pengguna sepeda motor di Kecamatan Lubuk Alung berdasarkan tingkatan usia yang ditinjau adalah usia 17 s.d 27 tahun, 28 s.d 37 tahun, 38 s.d 47 tahun, dan diatas 48 tahun. Dapat dilihat pada gambar 5.1 brikut ini:



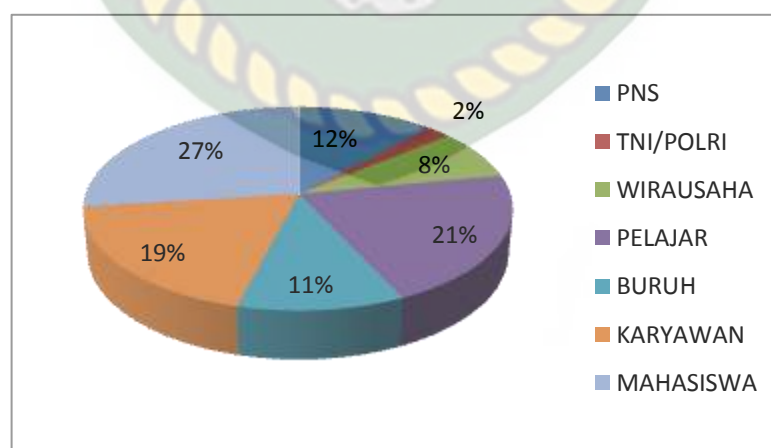


**Gambar 5.1** Diagram persentase responden pengendara yang melintas di Jl. Lintas Barat Sumatera

Gambar 5.1 menunjukkan bahwa umur dari responden pengendara sepeda motor yang melintas di jalan lintas barat Sumatera yang dijadikan sampel. Umur responden 17-27 tahun pada *pie chart* adalah 48%, antara 28-37 tahun sebesar 33%, antara 38-47 tahun sebesar 16%, dan umur >48 sebesar 3%.

#### 5.2.2 Karakteristik Berdasarkan Tingkat Pekerjaan

Karakteristik Pengguna Sepeda Motor di Kecamatan Lubuk Alung berdasarkan profesi/pekerjaan yang ditinjau adalah Pegawai Negeri Sipil (PNS), TNI/Polri, Karyawan Swasta, Buruh/Sopir, Wirausaha, pelajar, mahasiswa dan lainnya. Dapat dilihat pada gambar 5.2 berikut ini :



**Gambar 5.2** Diagram persentase responden yang melintasi Jl. Lintas Barat Sumatera

Gambar 5.2 menunjukkan bahwa jumlah PNS yang melintas sebesar 12%, TNI/POLRI sebesar 2%, Wirausaha sebesar 8%, Pelajar sebesar 21%, Buruh sebesar 11%, Karyawan sebesar 19%, Mahasiswa sebesar 27%.

### 5.3 Hasil Penelitian

#### 5.3.1 Penentuan Populasi dan Sampel Penelitian

##### 1. Populasi

Populasi dalam penelitian ini adalah orang-orang yang melintas ataupun orang yang menempuh perjalanan dengan kendaraan bermotor disepanjang area penelitian Jl. Lintas Barat Sumatera. Menentukan jumlah populasi pada penelitian ini yaitu berdasarkan besar persentase volume rata-rata pengendara motor selama 12 jam, karena waktu efektif untuk mencari volume pengendara motor yaitu selama 12 jam. Hasil penelitian besar volume rata-rata pengendara motor dapat dilihat pada Tabel 5.1 berikut :

**Tabel 5.1** Rata-rata volume pengendara sepeda motor Jl. Lintas Barat Sumatera

No	Rentang Waktu	Jumlah Rata-rata Volume Pengendara Motor
1	Pukul 09.00 - 13.00	248
2	Pukul 13.00 - 17.00	429
3	Pukul 17.00 - 21.00	301
<b>Jumlah Efektif Dalam 12 Jam</b>		<b>978</b>

**Sumber:** Analisa Penelitian

Dari hasil analisa penelitian mengenai jumlah volume rata-rata pengendara sepeda motor yang terdapat pada Tabel 5.1 dapat dilihat volume rata-rata pengendara sepeda motor selama 12 jam yaitu sebanyak 978 kendaraan. Maka dapat diambil kesimpulan untuk jumlah populasi pada penelitian ini yaitu berjumlah 978 kendaraan.

##### 2. Sampel penelitian

Menentukan banyaknya jumlah sampel penelitian atau responden yang akan dijadikan subjek penelitian adalah dengan berdasarkan besar persentase volume rata-rata pejalan kaki atau jumlah populasi yang

diperoleh. Aritkunto (2002) menyebutkan untuk mendapatkan jumlah sampel penelitian dapat diambil 10 – 15% atau 20 – 25% dari jumlah populasi kurang dari 100 maka dapat diambil semua. Oleh karena itu menentukan besarnya jumlah sampel dalam penelitian ini, peneliti menggunakan pendapat atau rumus ahli diatas.

Dalam penelitian ini jumlah volume populasi pengendara sepeda motor adalah 978/12 jam pengendara yang terdapat pada Tabel 5.1. dan dapat diambil sampel parameter perkiraan yaitu sebesar 10% dari jumlah populasi yang diperoleh. Artinya besar jumlah responden yang akan dijadikan penelitian adalah 10% dari populasi yang berjumlah 978 kendaraan, yaitu sebanyak 97 kendaraan. Namun untuk mempermudah perhitungan, maka jumlah responden penelitian digenapkan menjadi 100 kendaraan.

#### 5.4 Uji Validitas

Uji Validitas digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner. Suatu instrumen dikatakan valid jika pernyataannya pada suatu instrument mampu atau handal untuk mengungkap sesuatu yang akan diukur oleh kuesioner tersebut. Pada uji validitas, sampel yang digunakan sebanyak 100 responden yang merupakan pengendara sepeda motor yang melintasi Jl. Lintas Barat Sumatera. Kriteria penilaian uji validitas yaitu sebagai berikut :

- a. Jika  $r_{hitung} > r_{tabel}$  maka variabel pernyataan dikatakan valid
- b. Jika  $r_{hitung} < r_{tabel}$  maka variabel pernyataan dikatakan tidak valid

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



**Tabel 5.2** Hasil uji validitas instrumen

Variabel	R-Hitung	R-Tabel	Hasil
PT1	0,264	0,1654	Valid
PT2	0,333	0,1654	Valid
PT3	0,394	0,1654	Valid
PT4	0,255	0,1654	Valid
PT5	0,386	0,1654	Valid
PT6	0,313	0,1654	Valid
PT7	0,527	0,1654	Valid
PT8	0,270	0,1654	Valid
PT9	0,348	0,1654	Valid
PT10	0,401	0,1654	Valid
PT11	0,369	0,1654	Valid
PT12	0,427	0,1654	Valid
PT13	0,323	0,1654	Valid
PT14	0,353	0,1654	Valid
PT15	0,224	0,1654	Valid
PT16	0,262	0,1654	Valid
PT17	0,301	0,1654	Valid
PT18	0,143	0,1654	Tidak Valid
PT19	0,395	0,1654	Valid
PT20	0,334	0,1654	Valid
PT21	0,330	0,1654	Valid
PT22	0,340	0,1654	Valid
PT23	0,200	0,1654	Valid

PT24	0,401	0,1654	Valid
PT25	0,369	0,1654	Valid
PT26	0,442	0,1654	Valid
PT27	0,435	0,1654	Valid
PT28	0,427	0,1654	Valid

Sumber : *Output SPSS, 2020*

Pada Tabel 5.2 menunjukkan bahwa semua variabel dengan tingkat kepercayaan 90% dan nilai r tabel 98( 0,1654 ) dinyatakan valid karena semua hasil validitas menunjukkan r hitung lebih besar dari r tabel. Dengan demikian maka instrumen penelitian valid untuk digunakan sebagai alat pengumpul data.

### 5.5 Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas dilakukan terhadap item pernyataan yang dinyatakan valid. Suatu Variabel dikatakan reliabel atau handal apabila jawaban terhadap pertanyaan selalu konsisten. Konsisten Reliabilitas instrumen dimaksudkan untuk melihat konsistensi jawaban dari butir-butir pernyataan yang diberikan kepada responden. Perhitungannya dilakukan menggunakan aplikasi SPSS dengan rumus “Alpha Cronbach” seperti pada metode pendekatan persamaan 3.1. Untuk lembar pengujian menggunakan aplikasi SPSS dapat dilihat pada lampiran A 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 <sup>a</sup>	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

<b>Reliability Statistics</b>	
Cronbach's Alpha	N of Items
.718	28

*Sumber : Output SPSS, 2020*

Pada Tabel 5.4 menunjukkan bahwa pengujian Reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan reliabel karena berada diantara koefisien korelasi 0,61 sampai 0,80 yang menunjukkan kriteria reliabilitas **Tinggi**. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masing – masing item pertanyaan dinyatakan reliabel.

### 5.6 Tabel Kelengkapan dan Perilaku Pengendara

Didapatkan hasil persentase 100 responden dari Kelengkapan Pengendara dan Perilaku pengendara yang ada di Kecamatan Lubuk Alung, Sumatera Barat. Dapat dilihat pada tabel 5.5 berikut :

		Kelengkapan Pengendara			
No		SS	S	T	ST
				S	S
1	Saat mengendarai motor saya membawa kelengkapan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)	65 %	35 %	0 %	0 %
2	Saya selalu memakai helm berstandar Standar Nasional Indonesia (SNI) saat mengendarai sepeda motor	63 %	37 %	0 %	0 %
3	Saya selalu menggunakan spion kiri dan kanan pada kendaraan sepeda motor	66 %	31 %	3 %	0 %
4	Saya selalu menggunakan knalpot sesuai standar kendaraan sepeda motor	58 %	42 %	0 %	0 %
5	Saya menggunakan spion yang tidak di modifikasi	53 %	47 %	0 %	0 %



6	Kendaraan bermotor saya selalu di lengkapi dengan nomor plat kendaraan	50 %	50 %	0 %	0 %
---	--	---------	---------	--------	--------

#### Perilaku Pengendara

No		SS	S	T S	ST S
1	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	42 %	53 %	4 %	1%
2	Saat mengendarai sepeda motor dan akan berbelok atau berbalik arah saya wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan sertamemberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan	53 %	46 %	1 %	0%
3	Setelah berbelok arah saya mematikan lampu isyarat/ sign	47 %	53 %	0 %	0%
4	Saya tidak menerobos lampu merah saat mengendarai sepeda motor	60 %	39 %	1 %	0%
5	Saya selalu mematuhi rambu lalu lintas dan marka jalan saat mengendarai sepeda motor	49 %	48 %	3 %	0%
6	Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor	46 %	53 %	1 %	0%
7	Saat mengendarai sepeda motor saya tidak membonceng lebih dari satu orang penumpang	39 %	59 %	2 %	0%
8	Saya selalu mengendarai sepeda motor dalam kondisikesehatan yang baik	33 %	61 %	6 %	0%
9	Saat mengendarai sepeda motor saya tidak dalam pengaruh alkohol dan obat-obatan terlarang	49 %	48 %	3 %	0%
10	Saya tidak menggunakan jalan raya sebagai arena balapan	51 %	42 %	7 %	0%
11	Saya selalu mengendarai sepeda motor di jalur	49	45	6	0%

	sebelah kiri	%	%	%	
12	Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki danPesepeda	61 %	37 %	2 %	0%
13	Saya tidak menyalib kendaraan dari sebelah kiri	45 %	50 %	5 %	0%
14	Saya mengendarai sepeda motor di atas trotoar saat menghindariKemacetan	37 %	51 %	1 %	2%
15	Orang yang dibonceng wajib menggunakan helm	44 %	53 %	3 %	0%
16	Anak-anak wajib menggunakan helm pada saat dibonceng	44 %	55 %	3 %	0%
17	Saya memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) melaluiserangkaian tes	47 %	50 %	1 %	2%
18	Pada saat akan hujan saya tidak mempercepat kecepatansepeda motor yang saya kendarai	54 %	41 %	4 %	1%
19	Saya mengurangi kecepatan sepeda motor yang saya kendarai pada saat hujan	57 %	40 %	2 %	1%
20	Saya tidak menggunakan telfon genggam saat sedang berkendara	60 %	39 %	1 %	0%
21	Ketika didalam kota saya tidak berkendara melebihi kecepatan yang telah ditentukan (50km/jam)	58 %	39 %	2 %	1%
22	Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80km/jam)	59 %	40 %	0 %	1%

Tabel 5.5 menunjukkan hasil keseluruhan persentasi jawaban dari 100 responden terhadap 28 item pertanyaan yang diberikan oleh peneliti.

## 5.7 Tingkat Kesadaran Pengendara Sepeda Motor

Dalam Tingkat kesadaran pengendara motor terdapat koefisien dimana koefisien tersebut diurutkan dari yang tertinggi koefisien nya hingga terendah seperti pada tabel 5.6 berikut :

Tabel 5.6 Tingkat kesadaran pengendara sepeda motor

No	Variabel Pengendara Motor	Koefisien
1	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	0,527
2	Saya tidak menggunakan telfon genggam saat sedang berkendara	0,442
3	Ketika didalam kota saya tidak berkendara melebihi kecepatan yang telah ditentukan (50 km/jam)	0,435
4	Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor	0,427
5	Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80 km/jam)	0,427
6	Saya tidak menerobos lampu merah saat mengendarai sepeda motor	0,401
7	Pada saat akan hujan saya tidak mempercepat kecepatan sepeda motor yang saya kendarai	0,401
8	Saya tidak menyalib kendaraan dari sebelah kiri	0,395
9	Saya selalu menggunakan spion kiri dan kanan pada kendaraan sepeda motor	0,394
10	Saya menggunakan spion yang tidak di modifikasi	0,386
11	Saya selalu mematuhi rambu lalu lintas dan marka jalan saat mengendarai sepeda motor	0,369
12	Saya mengurangi kecepatan sepeda motor yang saya kendarai pada saat hujan	0,369
13	Saya selalu mengendarai sepeda motor dalam kondisi	0,353



kesehatan yang baik

14	Setelah berbelok arah saya mematikan lampu isyarat/ sign	0,348
15	Saya mengendarai sepeda motor di atas trotoar saat menghindari kemacetan	0,340
16	Saya selalu memakai helm berstandar Standar Nasional Indonesia (SNI) saat mengendarai sepeda motor	0,333
17	Orang yang dibonceng wajib menggunakan helm	0,330
18	Pada saat akan hujan saya tidak mempercepat kecepatan sepeda motor yang saya kendarai	0,324
19	Saat mengendarai sepeda motor saya tidak membonceng lebih dari satu orang penumpang	0,323
20	Kendaraan bermotor saya selalu di lengkapi dengan nomor plat kendaraan	0,313
21	Saya selalu mengendarai sepeda motor di jalur sebelah kiri	0,301
22	Saat mengendarai sepeda motor dan akan berbelok atau berbalik arah saya wajib mengamati situasi lalu lintas di depan, di samping, dan di belakang kendaraan serta memberikan isyarat dengan lampu penunjuk arah atau isyarat tangan	0,270
23	Saat mengendarai motor saya membawa kelengkapan Surat Ijin Mengemudi (SIM) dan Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK)	0,264
24	Saya tidak menggunakan jalan raya sebagai arena balapan	0,262
25	Saya selalu menggunakan knalpot sesuai standar kendaraan sepeda motor	0,255
26	Saat mengendarai sepeda motor saya tidak dalam pengaruh alkohol dan obat-obatan terlarang	0,224

27	Saya memperoleh Surat Ijin Mengemudi (SIM) melalui serangkaian tes	0,200
----	--	-------

28	Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda	0,143
----	---	-------

*Sumber : Olah data*

Tabel 5.5 menunjukkan bahwa pertanyaan survei dengan koefisien tertinggi adalah saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari dan pertanyaan survei dengan hasil koefisien terendah adalah Saya wajib mengutamakan keselamatan pejalan kaki dan Pesepeda.

Adapun penjelasan mengenai tingkat kesadaran pengendara Sepeda Motor adalah sebagai berikut :

- a) Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari.  
Alasan mengapa pertanyaan survei ini memiliki koefisien tertinggi agar pengendara mobil atau motor yang melihat dari kaca spion bisa melakukan antisipasi agar tidak terjadinya kecelakaan.
- b) Saya tidak menggunakan telfon genggam saat sedang berkendara.  
Alasannya agar lebih fokus ketika berkendara dan kontrol.
- c) Ketika didalam kota saya tidak berkendara melebihi kecepatan yang telah ditentukan (50 km/jam).  
Karena kecelakaan terjadi diawali dengan kecepatan berlebihan, sehingga pengemudi tidak bisa mengontrol kendaraannya.
- d) Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor.  
Agar tidak melanggar lalu lintas dan ditilang polisi.
- e) Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80 km/jam).  
Karena kecelakaan terjadi diawali dengan kecepatan berlebihan, sehingga pengemudi tidak bisa mengontrol kendaraannya.

## 5.8 Pengujian Reliabilitas

Pengujian Reliabilitas menggunakan rumus Alpha Cronbach

$$r_i = \left\{ \frac{n}{n-1} \right\} \left\{ 1 - \frac{\sum Si^2}{\sum St^2} \right\}$$

Penjelasan :

$n$  = Jumlah pertanyaan

$\sum Si^2$  = Varians butir

$\sum St^2$  = Varians total

### Mencari Nilai Varians Total

$$\sum St^2 = \frac{\sum Y^2 - \frac{(\sum Y)^2}{n}}{n}$$

$$\sum St^2 = \frac{952489 - \frac{9745^2}{100}}{100} = \frac{2838.75}{100} = \mathbf{28.3875}$$

### Menggunakan Rumus Alpha Cronbach

$$\begin{aligned} r_i &= \left\{ \frac{n}{n-1} \right\} \left\{ 1 - \frac{\sum Si^2}{\sum St^2} \right\} \\ &= \left\{ \frac{28}{28-1} \right\} \left\{ 1 - \frac{8.7317}{28.3875} \right\} \\ &= (1.03703704) (0.69241039) \\ &= 0.71805522 \quad \sim \quad \mathbf{0.718} \end{aligned}$$

Dari hasil analisa perhitungan uji reliabilitas diatas yang menunjukkan nilai  $r_i$  atau reliabilitas yaitu 0,7180 yang berarti masuk pada hasil Interpretasi **Tinggi**.



## BAB VI

### PENUTUP

#### 6.1 Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis data dalam penelitian studi tentang sikap pengguna sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di Jl. Lintas Barat Sumatera, maka dapat disimpulkan beberapa kesimpulan sebagai berikut :

1. Adapun penjelasan mengenai perilaku mana saja yang tergolong baik adalah sebagai berikut :
  - a) Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari.  
Alasan mengapa pertanyaan survei ini memiliki koefisien tertinggi agar pengendara mobil atau motor yang melihat dari kaca spion bisa melakukan antisipasi agar tidak terjadinya kecelakaan.
  - b) Saya tidak menggunakan telfon genggam saat sedang berkendara.  
Alasannya agar lebih fokus ketika berkendara dan kontrol.
  - c) Ketika didalam kota saya tidak berkendara melebihi kecepatan yang telah ditentukan (50 km/jam).  
Karena kecelakaan terjadi diawali dengan kecepatan berlebihan, sehingga pengemudi tidak bisa mengontrol kendaraannya.
  - d) Saya selalu memperhatikan marka jalan (zebra cross) dan median jalan saat mengendarai sepeda motor.  
Agar tidak melanggar lalu lintas dan ditilang polisi.
  - e) Ketika berkendara di jalan antar kota saya tidak melebihi kecepatan yang telah ditentukan (80 km/jam).  
Karena kecelakaan terjadi diawali dengan kecepatan berlebihan, sehingga pengemudi tidak bisa mengontrol kendaraannya.
  
2. Untuk tingkat kesadaran berlalu lintas pengguna Sepeda Motor juga dapat disimpulkan bahwa masih tergolong baik. Hal ini terlihat pada analisisfrekuensi jawaban dari setiap Responden , dimana nilai koefisien tertinggi yaitu sebesar 0,527 dengan tingkat kesadaran pengendara sepeda

motor yaitu ‘Saya Selalu Menyalakan Lampu Utama Saat Mengendarai Sepeda Motor Pada Siang Hari’. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa perilaku dan kesadaran pengguna sepeda motor dalam keselamatan berlalu lintas di Kecamatan Lubuk Alung, Sumatera Barat masih tergolong baik.

## 6.2 Saran

Adapun saran yang dapat diberikan pada penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Pengguna sepeda Motor agar lebih berhati-hati dengan tidak melebihi batas kecepatan Sepeda Motor, keselamatan tidak hanya dari pengguna sepeda motor sendiri tetapi juga dari pengendara lainnya.
2. Perlunya peran serta dari aparat terkait untuk menindak pelanggaran-pelanggaran yang ada.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anonim. 2009. Undang – Undang No.22 Tahun 2009, Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta : Pemerintah Republik Indonesia
- Arikunto, S. (2002). Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: Asdi Mahasatya.
- Azwar, Saifudin. 1986. Validitas dan Reliabelitas. Jakarta : Rineka Cipta.
- Waluyo, Bambang. 2019. Pembangunan Budaya Kesadaran Berkendara Sepeda Motor Yang Aman Di Kalangan Pelajar SMAN 66 Jakarta.
- Cooper, D.R., dan Schindler. 2006. Business Research Methods. USA : McGraw-Hill.
- Direktorat Lalu Lintas Polda Metro Jaya.
- Ghozali, Imam. 2009. Aplikasi Analisis Multivariate Dengan Program SPSS. Edisi Keempat. Semarang : Bdan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Komalasari. 2008. Tinjauan Sikap Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Studi Kasus Jakarta, Depok. Tidak Dipublikasikan.
- Khisty, Lall. 2005. Dasar – Dasar Rekayasa Transportasi. Jilid I. Jakarta : Erlangga.
- Michaux et Cie. 1868. Michaux and company, Perusahaan Pertama Yang Membuat Sepeda Dengan Pedal. Paris : The Bicycle.
- Ndjurumbaha. 2017. Perilaku Pengguna Seepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Berlalu Lintas Di Kecamatan Samigaluh. Daerah Istimewa Yogyakarta : Universitas Atmajaya.
- Riduwan, dan Akdon 2009. Aplikasi Statistika dan Metode Penelitian Untuk Administrasi dan Manajemen. Bandung : Dewa Ruci.



Saifudin Azwar., 1997, Reliabilitas dan Validitas. Pustaka Pelajar, Yogyakarta.

Sugiharto, Sitingjak. 2006. *Lisrel*. Edisi pertama. Yogyakarta : Graha Ilmu..

Setiawan. 2017. Keselamatan Berlalu Lintas Di Kota Bogor :Universitas Pakuan Bogor.

Sugiyono. 1999. Statistika Untuk Penelitian. Bandung : Alfabeta.

Wijanarko. 2019. Faktor-faktor Pendorong Penyebab Terjadinya Kemacetan

Wikipedia. Kendaraan bermotor

Zaini, Abd Kudus. 2010. PengantarRekayasaLaluLintas. Pekanbaru

Universitas Islam Riau.

