

Motorcycle Behavior and Traffic Safety (Case of Ujung Batu District, Rokan Hulu Regency) Riau Province

Abdul Kudus Zaini^{1*}, Intan Ariska²

Universitas Islam Riau

Corresponding Author: Abdul Kudus Zaini abdulkuduszaini@eng.uir.ac.id

ARTICLE INFO

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

Received : 02 September

Revised : 11 September

Accepted: 19 September

©2022 Zaini, Ariska: This is an open-access article distributed under the terms of the [Creative Commons Atribusi 4.0 Internasional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



ABSTRAK

Faktor yang mempengaruhi tingkat kecelakaan dominan disebabkan kesalahan dan kelalaian manusia, karena kurangnya tingkat kesadaran perilaku pengendara terhadap peraturan lalu lintas. Tujuannya adalah mengukur perilaku pengendara sepeda motor yang baik aspek dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu dan mengukur seberapa besar sikap tingkat kesadaran berlalu lintas pengemudi sepeda motor di wilayah Kecamatan Ujung Batu untuk kampanye keselamatan lalu lintas sehingga dari hasil tersebut dapat direkomendasikan solusi untuk meminimalisir dampak negatif yang ada. Metode penelitian yang digunakan adalah kuantitatif deskriptif dengan pengumpulan data dilakukan dengan kuesioner dan observasi lapangan. Kuesioner diberikan kepada 100 Responden. Kuesioner terdiri dari 25 pernyataan yang terbagi dalam dua variabel yaitu kelengkapan pengendara dan perilaku pengendara sepeda motor. Penelitian yang di gunakan pada penyebaran kuesioner ini menggunakan skala likert. Dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap 100 responden terdapat berbagai variasi perilaku yang berbeda. Berdasarkan hasil analisis secara statistic atas tanggapan para responden bahwa masyarakat di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu, dimana nilai koefisien tertinggi yaitu sebesar 0,785 dengan tingkat kesadaran pengendara sepeda motor yaitu 'Kendaraan bermotor dilengkapi dengan nomor plat kendaraan.

PENDAHULUAN

Kegiatan transportasi dengan jarak yang sangat jauh atau dekat mampu mengantarkan penggunaannya. Masyarakat di Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu menggunakan sepeda motor untuk alat transportasi yang banyak menunjang kegiatan mereka baik untuk bekerja ataupun hanya untuk bepergian, dikarenakan harga sepeda motor yang cukup terjangkau dan cukup efektif dalam pengoperasiannya Khisty, Lall. (2005).

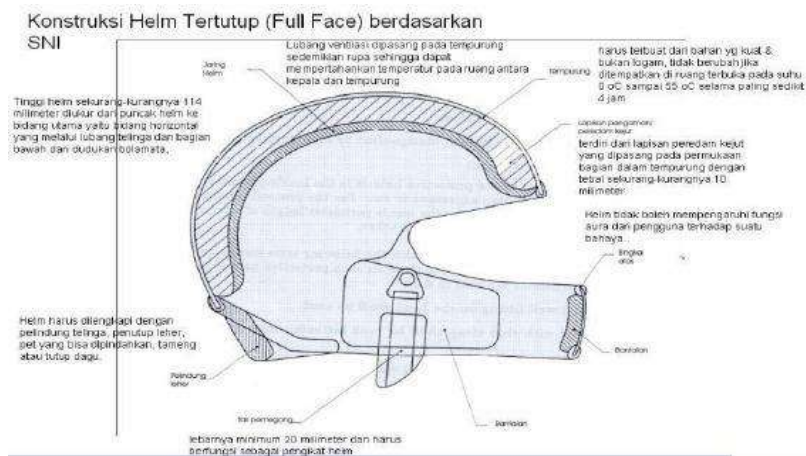
Ujung Batu merupakan Kecamatan di Kabupaten Rokan Hulu, Riau, Indonesia. Kabupaten Rokan Hulu merupakan salah satu kabupaten di Provinsi Riau dengan ibu kotanya di Pasir pengaraian. Ujung Batu memiliki letak yang sangat strategis dimana berada pada jalan lintas yang menghubungkan Kota Medan dan Kota Pekanbaru. Secara administratif Kota Ujung Batu berada dalam wilayah pemekaran dari Kecamatan Tandun dalam Kabupaten Rokan Hulu. Kecamatan Ujung Batu yang dengan luas wilayah 77,85 km² dan meningkatnya jumlah penduduk 73.931 jiwa (BPS, 2020). Dengan banyaknya pengguna sepeda motor di Kecamatan Ujung Batu membuat kecelakaan tidak terlepas dari setiap aktivitas berkendara dengan sepeda motor di jalanan. Hampir setiap rumah di Indonesia memiliki kendaraan bermotor bahkan lebih. Jumlah kendaraan yang paling banyak adalah sepeda motor dengan jumlah 176.726 unit. Diikuti mobil penumpang dengan jumlah 16.441 unit, kemudian mobil bus dengan jumlah 97 unit, serta mobil truk 13.095 unit.(BPS, 2020).

TINJAUAN PUSTAKA

Sepeda motor merupakan pengembangan dari sepeda konvensional yang lebih dahulu ditemukan. Pada 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. Kedua penemu tersebut bertemu ketika bekerja bersama di Deutz-AG Gasmotorenfabrik, produsen mesin stasioner terbesar pada tahun 1872. Pemilik Deutz-AG-Gasmotorenfabrik yang bernama Nikolaus Otto berhasil membuat mesin empat langkah atau yang disebut juga mesin empat tak dan penemuan tersebut dipatenkan pada tahun 1877. Walaupun mesin empat tak tersebut masih terlalu sederhana dan kurang efisien, tetapi mesin tersebut diharapkan dapat menggantikan mesin uap. Pada tahun 1880, Daimler dan Maybach dipecah dari perusahaan tersebut dan keduanya mendirikan sebuah bengkel di Stuttgart. Pada tahun 1885, keduanya menciptakan karburator untuk mencampur bensin dan udara sehingga dapat digunakan sebagai bahan bakar mesin empat tak ciptaan Otto. Mereka mengembangkan mesin empat tak tersebut menjadi silinder 100 cc dan meletakkan mesin tersebut pada sebuah sepeda kayu. Sepeda kayu bermesin tersebut disebut sebagai Reitwagen (*riding car*) dan menjadi sepeda motor pertama di dunia

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). Raditya Ariwibowo (2013), Keselamatan Berkendara (safety riding) mengandung pengertian adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, dimana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik diri sendiri maupun bagi orang lain, Ratih Pramitasari (2014), bahwa perilaku yang menggambarkan safety riding terdiri dari: a. Perawatan Sepeda Motor (Memeriksa atau memanaskan mesin, tekanan ban, fungsi rem, kondisi rantai, fungsi lampu rem, fungsi indicator indikator, kelengkapan surat STNK, menyalakan lampu sein, membawa STNK, menggunakan pelindung kaki, memastikan boncengan anda memakai helm, membersihkan sepeda motor beserta kelengkapannya dan melakukan servis kelayakan sepeda motor secara rutin). b. Persiapan (proteksi diri) (Memeriksa kaca sepion, fungsi klakson, fungsi lampu depan, fungsi lampu jauh, fungsi lampu sein, kondisi ketersediaan BBM, perlengkapan diri, menyalakan lampu depan, kendaraan anda dilengkapi dengan STNK, menggunakan helm, masker, sarung tangan, 10 jaket, membersihkan masker pelindung secara rutin, sarung tangan secara rutin, helm secara rutin). c. Ketertiban (Memacu kendaraan saat lampu lalu lintas berwarna kuning, menggunakan HP untuk menelpon, SMS, merokok, melanggar marka jalan, melanggar rambu-rambu lalu lintas, Berkendara dengan kecepatan lebih dari 60 km/jam, Pernah berboncengan lebih dari dua orang, mendengarkan musik lewat HP, ditilang petugas kepolisian). Adapun perlengkapan dalam keselamatan berkendara yaitu: helm SNI (sebagai pelindung kepala), jaket, celana, sepatu, sarung tangan, *knee protector* (pelindung lengan atau siku), dan rompi pelindung dada, serta penutup hidung (masker). Keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. 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 standar nasional Indonesia.



Gambar 1. Konstruksi Helm Tertutup (Full Face) Berdasarkan SNI 1811-2007

METODOLOGI

Metodologi Pengumpulan Data Untuk memperoleh data dilakukan wawancara terhadap 100 responden yang terdiri dari mahasiswa dan yang menggunakan sepeda motor kecamata ujung batu. Wawancara dilakukan dengan menggunakan instrumen kuesioner. Terdapat 2 kelompok pertanyaan. Kelompok pertama meliputi data umum, data pekerjaan, data kesehatan, data kendaraan dan data penggunaan kendaraan responden. Kelompok ke dua meliputi perilaku responden pada berbagai situasi lalu-lintas.

Variabel Penelitian

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

Tabel 1. Variabel dan Indikator

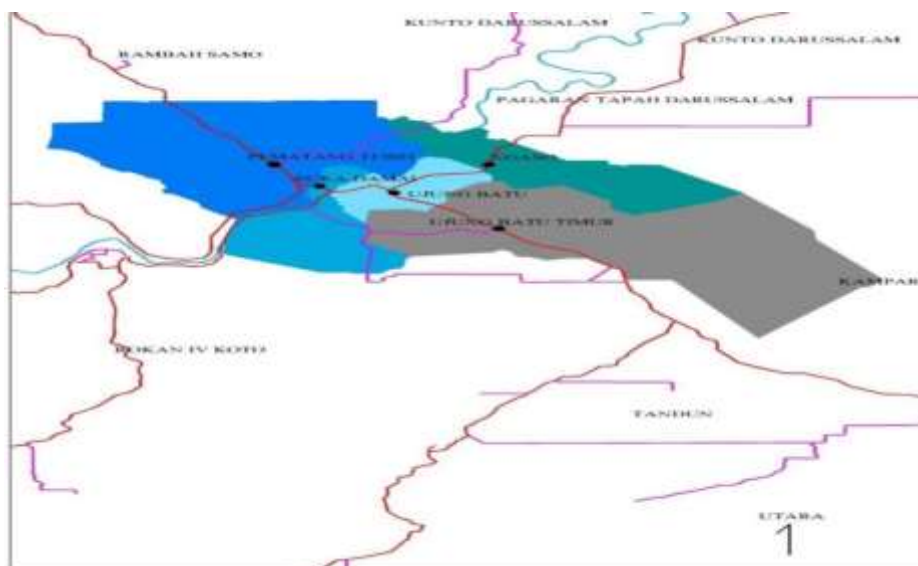
Parameter	Variabel	Indikator
Aspek Kelengkapan Pengendara Sepeda Motor	SIM dan STNK	Frekuensi membawa surat kendaraan bermotor SIM dan STNK
	Helm SNI	Helm Berstandar Nasional Indonesia (SNI)
	Helm khusus anak kecil	Helm khusus anak kecil sesuai dengan ukuran kepalanya yang SNI
	Spion lengkap	Spion Lengkap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

Aspek Pengendara Motor	Perilaku Sepeda	Penggunaan helm jarak pendek	Perjalanan jarak pendek tidak menggunakan helm
		Memasang helm dengan benar	Memasang pengait helm dagunya hingga berbunyi klik
		Lampu utama	Menyalakan lampu utama disiang hari
		Lampu sein	Mematikan lampu sein
		Tekanan ban	Memeriksa tekanan ban
		Kondisi mesin	Memeriksa kondisi mesin sebelum mengendarai
		Mengangkut barang	Mengangkut barang sebanyak mungkin
		Memboncengkan penumpang	Memboncengkan lebih dari satu penumpang
		Mefasilitaskan motor	Memfasilitaskan yang belum mempunyai SIM
		Berkendara diatas trotoar	Mengendarai sepeda motor diatas trotoar
		Berpindah-pindah lajur	Berpindah pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit
		Kecepatan berkendara	Mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi
		Kecepatan minimal	Mengendarai kendaraan dengan kecepatan 30 km/jam
		Sikap saat berkendara	Mengemudikan sepeda motor sekehendak hati
		Berkomunikasi saat berkendara	Berkomunikasi saat mengemudi dengan memakai headsfree

Sumber : Putranto, Leksmono Suryo (2020)

LOKASI PENELITIAN

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



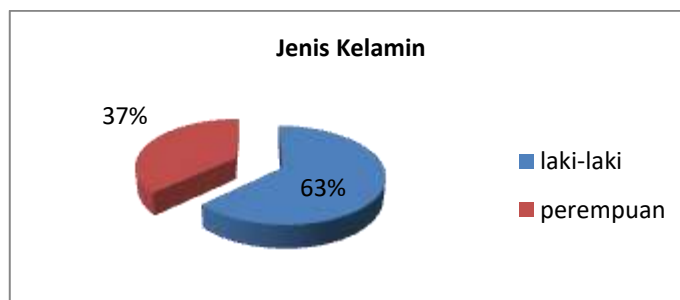
Gambar 2. Peta Lokasi Penelitian

HASIL PENELITIAN

Untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor maka perlu adanya penyebaran kuesioner yang memungkinkan akan berpengaruh terhadap aspek keselamatan lalu lintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu. Kuesioner diberikan kepada 100 responden yang terdiri dari 25 pertanyaan yaitu aspek kelengkapan pengendara dan aspek perilaku pengendara sepeda motor. Dan untuk target respondennya yaitu pelajar, mahasiswa, karyawan swasta, PNS, wirausaha dan masyarakat umum lainnya yang berusia 17 s/d >57 Tahun. Analisis dilakukan dengan cara memvalidasi kuesioner dari data kelengkapan pengendara dan perilaku pengendara dan sepeda motor terhadap aspek keselamatan lalu lintas. Hasil data responden kuesioner (berdasarkan jenis kelamin, usia, dan tingkat pekerjaan), kemudian dilakukan uji validitas, uji reliabilitas, distribusi frekuensi jawaban dari responden, mean dan rank.

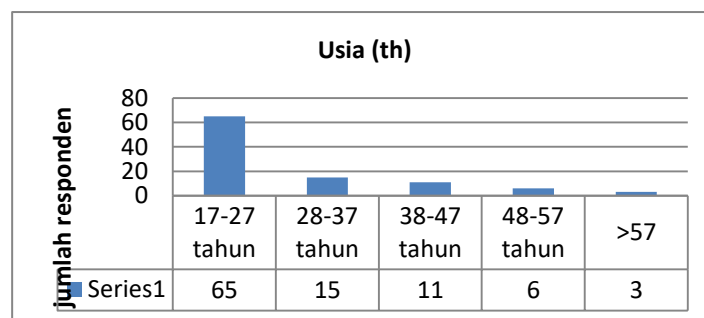
Karakteristik Responden

Berikut ini merupakan karakteristik responden berdasarkan 100 responden yang di sebar di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu di peroleh hasil data responden bahwa 63% laki-laki dan 37% Perempuan dapat dilihat pada gambar dibawah ini



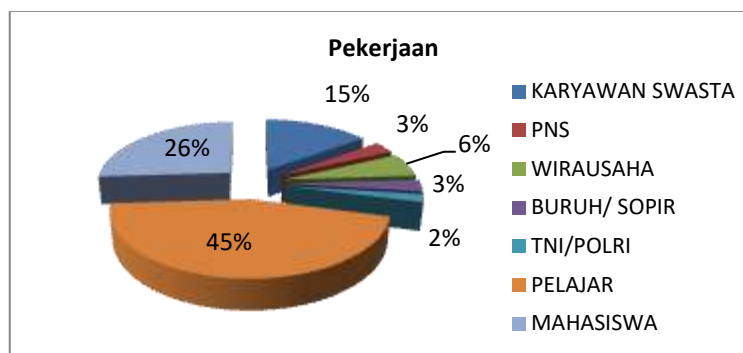
Gambar 3. Diagram karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin

Ditinjau dari dari usia didapatkan bahwa responden yang berusia 17-27 tahun sebanyak 65 orang, responden yang berusia 28-37 tahun 15 orang, responden yang berusia 38-47 tahun sebanyak 6 orang, responden yang berusia 48-57 tahun sebanyak 6 orang, dan responden yang berusia >57 tahun sebanyak 3 orang dapat dilihat pada Gambar 2 di bawah ini:



Gambar 4. Diagram karakteristik responden berdasarkan usia

Apabila ditinjau dari responden berdasarkan pekerjaan di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu jumlah Karyawan swasta sebesar 15 %, PNS sebesar 3%, Wirausaha sebesar 6%, Buruh/sopir sebesar 3%, TNI/POLRI sebesar 2%, Pelajar sebesar 45%, dan Mahasiswa sebesar 26% dapat dilihat pada Gambar 3 di bawah ini:



Gambar 5. Diagram karakteristik responden berdasarkan pekerjaan

Uji Validitas

Uji validitas digunakan untuk mengukur sah atau validnya tidaknya suatu kuesioner. Pada uji validitas, sampel yang di gunakan sebanyak 100 responden yang merupakan pengendara sepeda motor yang melintas di wilayah Kecamatan Ujung Batu Kabupaten Rokan Hulu.

Tabel 2. Tabel Uji Validitas

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

PT20	0,728	0,1966	Valid
PT21	0,782	0,1966	Valid
PT22	0,398	0,1966	Valid
PT23	0,551	0,1966	Valid
PT24	0,493	0,1966	Valid
PT25	0,287	0,1966	Valid

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

Uji Reliabilitas

Uji Reliabilitas merupakan pengujian pada indeks yang menunjukkan sejauh mana suatu alat ukur dapat dipercaya konsistensinya, apakah alat ukur tersebut akan tetap konsisten apabila pengukuran tersebut diulang. Tinggi rendahnya reliabilitas dinyatakan suatu nilai yang disebut koefisien reliabilitas, berkisaran antara 0-1.

Tabel 3. Tabel Uji Reliabilitas

Reliabilitas	
Jumlah Pertanyaan	Nilai Alpha
25	0,906

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

Pada Tabel 2 menunjukkan bahwa pengujian Reliabilitas dilakukan terhadap item pertanyaan yang dinyatakan reliabel karena berada diantara koefisien korelasi 0,8-1,0 yang berarti masuk kategori reliabilitas **Sangat Tinggi**.

Analisis Mean dan Rank Kelengkapan Pengendara

Mean dan rank dari kelengkapan pengendara dimana mean diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, dan ranking diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir.

Tabel 4. Tabel Mean Rank Kelengkapan Pengendara

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

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

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

Analisis Mean dan Rank Perilaku Pengendara

Mean dan rank dari kelengkapan pengendara dimana mean diurutkan dari yang tertinggi hingga terendah, dan ranking diurutkan dari ranking pertama hingga terakhir.

Tabel 4. Tabel Mean dan Rank Perilaku Pengendara

No	Indikator	Mean	Rank
1	Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan	3,88	1
2	Saya mengendarai sepeda motor di atas trotoar saat menghindari kemacetan	3,86	2
3	Saya selalu menyalakan lampu utama saat mengendarai sepeda motor pada siang hari	3,84	3
4	Saya memeriksa tekanan ban sebelum mengendarai sepeda motor	3,82	4
5	Saya memasang helm dengan benar, dan memasang pengait dagunya hingga berbunyi klik	3,79	5
6	Saya memboncengkan lebih dari satu orang penumpang pada saat yang sama	3,73	6
7	Saya mengemudikan sepeda motor dengan kecepatan yang tinggi	3,63	7
8	Saya mematikan lampu sein sebelum mengendarai sepeda motor	3,37	8
9	Saya memfasilitaskan kerabat saya yang belum dewasa dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk mengemudikan sepeda motor	3,26	9
10	Saya mengangkut barang sebanyak mungkin ketika mengendarai sepeda motor	3,22	10
11	Saya berkomunikasi dengan handphone saat mengemudi dengan cara memakai handsfree	3,22	10
12	Saya mengendarai kendaraan sepeda motor dengan kecepatan 35 km/jam	3,18	11
13	Untuk perjalanan jarak pendek, helm tidak perlu digunakan	3,14	12
14	Saya memfasilitaskan kerabat saya yang belum dewasa dan belum mempunyai Surat Izin Mengemudi (SIM) untuk mengemudikan sepeda motor	3,07	13
15	Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya ketika berkendara	2,98	14
Rata-rata		$\Sigma=3,46$	

Sumber : Hasil Olah Data, 2021

Tabel 4 Hasil mean dan rank perilaku pengendara sepeda motor menunjukkan bahwa nilai mean tertinggi dan berada pada rank 1 yaitu pada pernyataan 'Saya berpindah-pindah lajur untuk memanfaatkan celah sempit dalam kemacetan' dengan nilai mean 3,88. Dan nilai mean yang terendah yaitu pada

pernyataan 'Saya mengemudikan sepeda motor sekehendak hati saya ketika berkendara' dengan nilai 2,98. Serta jumlah nilai rata-rata mean 3,46.

PEMBAHASAN

Rekomendasi Peneliti Membuat Suatu Sosialisasi

Rekomendasi peneliti membuat suatu sosialisasi kepada masyarakat Kecamatan Ujung Batu bertujuan untuk memberikan pengarahan kepada para masyarakat mengenai pentingnya mematuhi tata tertib berlalu lintas karena hal ini merupakan keselamatan dalam berlalu lintas. Penggunaan helm serta kelengkapan kendaraan dapat mengurangi kecelakaan di jalan raya. Keselamatan pengendara lebih diutamakan dan memperhatikan semua kelengkapan. Dalam mengadakan sosialisasi disiplin berlalu lintas materi yang disampaikan dalam sosialisasi antara lain tentang peraturan lalu lintas dan upaya tertib berlalu lintas yang baik dan benar di jalan raya. Dimulai dengan Kelengkapan pengendara, seperti membawa sepeda motor agar melengkapi semua peralatan motornya, seperti menggunakan helm SNI, spion, serta knalpot juga plat motor dan mematuhi rambu-rambu lalu lintas, tidak menggunakan HP saat berkendara dan yang paling penting tentu yang telah memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi) dan lain sebagainya yang berhubungan dengan keselamatan di jalan raya. Melalui sosialisasi tersebut diharapkan kepada masyarakat Kecamatan Ujung Batu dapat mengetahui dan mematuhi peraturan berlalu lintas dengan baik dan benar. Dengan mematuhi rambu-rambu lalu lintas, akan mengurangi tingkat kecelakaan lalu lintas dan tidak membahayakan pengguna jalan lainnya

KESIMPULAN

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

UCAPAN TERIMA KASIH

Terima Kasih diucapkan Kepada Bapak Polres kecamatan Ujung Batu, Kabupaten Rokan Hulu, Masyarakat yang berada kecamatan rokan hulu, telah mau menerima dan menjawab kuisisioner penelitian.

DAFTAR PUSTAKA

- Anonim, 2009. Undang-undang No 22 Tahun 2009, Tentang Lalu lintas dan Angkutan Jalan. Jakarta , Pemerintah Republik Indonesia.
- Anonim, BPS Tahun 2020 Jumlah Penduduk Kecamatan Ujung Batu Rokan Hulu,
- Anonim Polres Rokan Hulu Tahun 2020, Jumlah Kendaraan di kabupaten rokan hulu
- Arikunto, Suharsimi. 2002. Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek. Jakarta: Rineka Cipta.
- Azwar, Saiffudin. 1986. Validitas dan Reliabilitas. Jakarta: Rineka Cipta.
- Cooper, D.R., dan Schindler. 2006. Business Research Methods. USA : McGraw-Hill.
- Hu, Tian-Yi, Xiaofei Xie dan Jie Li. 2013. *Negative of positive? The effect of emotion and mood on risky driving. Transportation Research*, 16 : 29-40.
- Khisty, Lall. 2005. Dasar-Dasar Rekayasa Transportasi. Jilid I. Jakarta : Penerbit Erlangga.
- Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), arti sepeda motor adalah sepeda besar yang dijalankan dengan motor.
- Lende, Christiyanto Ardi. 2017. Perilaku Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Ber Lalu Lintas Studi Kajian Wilayah Kota Waikabubak, Sumba Barat, NTT. Yogyakarta : Universitas Atma Jaya.
- Michaux et Cie. 1868. Michaux and company, Perusahaan Pertama Yang Membuat Sepeda Dengan Pedal. Paris : The Bicycle.
- Ndjurumbaha. 2017. Perilaku Pengguna Sepeda Motor Dalam Mengutamakan Keselamatan Ber Lalu Lintas Di Kecamatan Samigaluh. Daerah Istimewa Yogyakarta, Universitas Atma Jaya.
- Purnamasari, Poei Eliza dan J.Dwijoko Ansusanto. 2016. Perilaku Ber Lalu Lintas Yang Mendukung Keselamatan Di Jalan Raya. Perilaku Ber Lalu Lintas Vol. 14 No. 1 Oktober 2016 : 10-19.
- Putranto, Leksmono Suryo. 2020. Perilaku Pengemudi Indonesia, hasil penelitian dan Kumpulan dan alat ukur, Universitas Tarumanegara Jakarta.
- Raditya Ariwibowo (2013), Hubungan Antara Umur, Tingkat Pendidikan, Pengetahuan, Sikap, dan Praktek sepeda motor pada Ojek Kecamatan Banjumanik Jjurnal Kesehatan Masyarakat 2013, Volume 2, Nomor 1, Tahun 2013 Online di <http://ejournals1.undip.ac.id/index.php/jkm>
- Ratih Pramitasari (2014) *Perbedaan Perilaku Safety Riding (Keselamatan Berkendara) Berdasarkan Karakteristik Siswa SMA Negeri 1 Semarang Tahun 2013*. Skripsi, Fakultas Kesehatan.
- Riduwan, dan Akdon. 2009. Aplikasi Statistika dan Metode Penelitian untuk Administrasi dan Manajemen. Bandung : Dewa Ruci.

- Setiawan. 2017. Keselamatan Berjalan Lintas Di Kota Bogor: Universitas Pakuan Bogor.
- Sitinjak, Tumpal JR & Sugiarto. 2006. *Lisrel*. Edisi Pertama. Yogyakarta : Graha Ilmu.
- Sugiyono. 1999. Statistika Untuk Penelitian. Bandung : CV Alfabeta.
- Waluyo, Bambang. 2019. Pembangunan Budaya Kesadaran Berkendara Sepeda Motor Yang Aman di Kalangan Pelajar SMAN 66 Jakarta.
- Widi, R. (2011). Uji validitas dan reliabilitas dalam penelitian epidemiologi kedokteran gigi. *Stomatognathic (JKG Unej)*, 8(1), 27-34.
- Zaini, Abd Kudus. 2011. Pengantar Teknik Lalu Lintas UIR Press.