

## **BAB II**

### **TINJAUAN PUSTAKA**

#### **1.1 Sepeda Motor**

Sepeda motor merupakan alat transportasi yang sering digunakan oleh masyarakat untuk bepergian ke satu tempat ke tempat lainnya. Seiring perkembangan kendaran sepeda motor mengalami kemajuan yang pesat menurut data dari Badan Pusat Statistik (BPS) tahun 2020 jumlah kendaraan sepeda motor mencapai 115.023.039 juta data ini menunjukkan bahwa sepeda motor sangat diminati oleh banyak kalangan masyarakat di Indonesia.

#### **1.2 Ojek *Online***

Ojek *online* merupakan ojek sepeda motor yang menggunakan teknologi dengan memanfaatkan aplikasi pada *smartphone* yang memudahkan pengguna jasa untuk memanggil pengemudi ojek tidak hanya dalam hal sebagai sarana pengangkutan orang dan/atau barang namun juga dapat dimanfaatkan untuk membeli barang bahkan memesan makanan.

#### **1.3 Perilaku *Driver* Ojek Online Dalam Berkendara**

Masalah lalu lintas dapat disebabkan oleh berbagai faktor dan yang terpenting adalah faktor manusia sebagai pemakai jalan, baik sebagai *driver* maupun sebagai pemakai jalan pada umumnya. Sedangkan disiplin dan kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan masih belum dapat dikatakan baik, belum memiliki kepatuhan, ketaatan untuk mengikuti perundang

undangan/hukum yang berlaku. Tingkat kesadaran hukum masyarakat pemakai jalan dapat diukur dari kemampuan dan daya serap tiap individu dan bagaimana penerapannya di jalan raya.

Berfungsinya hukum secara efektif tergantung dari kondisi perundang-undangan lalu lintas yang berlaku, kemampuan aparat penegak hukum dalam melakukan penindakan-penindakan, fasilitas-fasilitas lalu lintas yang disediakan dan kondisi masyarakat pemakai jalan. Apabila hal-hal tersebut dinilai baik, maka hukum sebagaimana dimaksud dapat berfungsi secara efektif dan efisien, sehingga lingkup penugasan yang diberikan dapat terjangkau secara memadai.

#### **1.4 Lalu Lintas**

Menurut Undang – Undang No. 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas, didefinisikan gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan adalah prasarana yang diperuntukan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan atau barang yang berupa jalan dan fasilitas penumpang.

#### **1.5 Etika Dalam Berkendara**

Etika adalah sebuah refleksi kritis dan rasional mengenai nilai dan norma moral yang menentukan dan terwujud dalam sikap dan pola perilaku hidup manusia, baik secara pribadi maupun sebagai kelompok. Tujuan dan fungsi dari etika sosial pada dasarnya adalah untuk menggugah kesadaran kita akan tanggung jawab kita sebagai manusia dalam kehidupan bersama dalam segala dimensinya Etika Berkendara di Jalan Raya. Oleh karena itu, setiap orang pengendara harus tahu etika dalam berkendara, tentunya sikap ini dilakukan supaya selama perjalanan bisa mendapat kenyamanan serta tetap aman. Berikut

beberapa etika mengendarai kendaraan dimana harus diikuti setiap orang (Edi, 2021):

1. Menghargai dan menghormati kendaraan lain

Ketika mengemudi pengendara sepeda motor harus saling menghargai di saat berada di jalan, hal ini guna tidak terjadinya perselisihan antar pengendara.

2. Tidak *overspeed* atau menghambat kendaraan lain

Jangan memacu kendaraan terlalu lambat atau cepat agar pengendara lainnya tidak terganggu. Pastikan untuk menyesuaikan kecepatan laju kendaraan yang dipakai sesuai dengan keadaan serta situasi jalannya.

3. Taat peraturan lalu lintas

Mematuhi semua aturan lalu lintas harus dilakukan agar tidak terjadi hal buruk. Jangan sampai melakukan pelanggaran sekecil apapun, karena bisa membuat Anda terbiasa melanggar aturannya.

4. Menggunakan klakson dengan benar

Tidak mengklakson *driver* lain terlalu berlebihan gunakan sesuai kebutuhan di jalan seperti ketika kendaraan lain terlalu dekat jaraknya.

5. Selama berkendara tidak menggunakan ponsel

Fokus utama dalam mengemudi dan tidak mengoperasikan ponsel merupakan hal dimana sebaiknya dilakukan agar terhindar dari kecelakaan.

**1.6** Faktor-faktor yang berpengaruh dalam keselamatan berlalu lintas

Dalam berkendara tentunya banyak faktor yang mempengaruhi pengendara dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas, berikut beberapa faktor yang berpengaruh dalam keselamatan berlalu lintas

a. Peran teman kerja

Pada teori yang dikemukakan oleh Elton Mayo menyatakan bahwa perilaku dan emosi manusia sangat erat kaitannya dan selain itu pengaruh kelompok dirasakan sangat kuat dalam mengubah perilaku individu. Dengan kata lain, kelompok atau dalam hal ini rekan kerja memiliki pengaruh yang signifikan terhadap perubahan perilaku. Semakin baik perilaku dikomunikasikan kepada karyawan, semakin baik karyawan menerima masukan mereka sehingga terjadi perubahan perilaku yang positif di antara karyawan tersebut (Adinugroho et al., 2014) .

b. Kecepatan

Kecepatan sepeda motor merupakan salah satu aspek terpenting dalam pengendalian sepeda motor. Setiap pengendara sepeda motor harus mempelajari tentang pentingnya berbagai konsep yang berkaitan dengan kecepatan sepeda motor (Pretto, 2015). Ini salah satu faktor yang cukup penting karena dalam beberapa kasus kecelakaan seringkali pengendara memacu kendaraanya dengan kecepatan tinggi, Jika pengendara sepeda motor tidak berhati-hati dengan kecepatannya, mereka dapat dengan mudah menyebabkan kecelakaan. Misalnya, perhatian khusus harus diberikan saat kendaraan sudah berjalan, karena sesuatu yang sederhana seperti mengerem terlalu keras dapat menyebabkan pengendara sepeda motor terjatuh.

c. Kondisi kendaraan

Perlu diperhatikan juga kondisi kendaraan yang digunakan karena dapat menyebabkan kecelakaan, biasanya pengendara lupa untuk mengecek

kondisi kendaraanya. Instrumen yang biasanya mengalami kerusakan pada kendaraan bermotor ialah meliputi Rem, Ban yang gundul, dan kerusakan komponen lainnya (Utomo, 2012).

d. Faktor cuaca

Kondisi cuaca seperti hujan juga mempengaruhi pengoperasian kendaraan saat jarak pandang yang berkurang serta pengoperasian pengereman bertambah, jalan sangat licin, munculnya kabut juga dapat mempengaruhi jarak pandang di jalan, terutama di area sekitar pegunungan. Hal ini dapat disimpulkan dari beberapa penelitian di bidang ini bahwa kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh faktor manusia, kendaraan, dan lingkungan jalan serta interaksi dengan kombinasi dari dua atau lebih faktor tersebut.

e. Kepatuhan pada peraturan lalu lintas

Indonesia adalah salah satu negara berkembang serta memiliki banyak pembangunan dan hal itu tidak terlepas dari banyaknya polemik di dunia transportasi itu sendiri. Saat ini, masih menjadi tantangan dengan kondisi transportasi di perkotaan yang masih sangat tidak beraturan. Banyak terjadi di perkotaan sebagai salah satu bentuk nyata dari perkembangan suatu negara dalam usahanya memenuhi kebutuhan perjalanan yang direalisasikan dengan peningkatan jumlah kendaraan yang ada. Pada dasarnya pengendara tidak bisa terlepas sistem lalu lintas sebagai satu kesatuan seperti yang tertera dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 ([www.ditjenpum.go.id](http://www.ditjenpum.go.id)) tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Keamanan, keselamatan, ketertiban dan kelancaran

menjadi fokus utama yang harus dilaksanakan dan dicapai. Perihal keamanan terkait dengan suatu keadaan terbebasnya setiap orang, barang, dan atau kendaraan dari gangguan perbuatan melawan hukum, dan atau rasa takut dalam berlalu lintas.

Tata cara berlalu lintas secara umum pada dasarnya telah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 ([www.ditjenpum.go.id](http://www.ditjenpum.go.id)) pada pasal 106 yang mengatur tentang ketertiban dan keselamatan berupa:

- 1) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi.
- 2) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mengutamakan keselamatan Pejalan Kaki dan pesepeda.
- 3) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor di Jalan wajib mematuhi ketentuan tentang persyaratan teknis dan laik jalan.
- 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 sina
  - g. kecepatan maksimal atau minimal

- h. tata cara penggandengan dan penempelan dengan Kendaraan lain
- 5) Pada saat diadakan pemeriksaan Kendaraan Bermotor di Jalan setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor wajib menunjukkan :
- a. Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Surat Tanda Coba Kendaraan Bermotor
  - b. Surat Izin Mengemudi
  - c. bukti lulus uji berkala
  - d. tanda bukti lain yang sah
- 6) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan.
- 7) Setiap orang yang mengemudikan Kendaraan Bermotor beroda empat atau lebih yang tidak dilengkapi dengan rumah-rumah di Jalan dan penumpang yang duduk di sampingnya wajib mengenakan sabuk keselamatan dan mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- 8) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor dan Penumpang Sepeda Motor wajib mengenakan helm yang memenuhi standar nasional Indonesia.
- 9) Setiap orang yang mengemudikan Sepeda Motor tanpa kereta samping dilarang membawa Penumpang lebih dari 1 (satu) orang.

f. Kondisi jalan

Faktor kondisi jalan juga sangat mempengaruhi dalam keselamatan berkendara juga, seperti jalan yang belubang serta kondisi jalan yang bergelombang akibatnya pengendara seringkali kehilangan kendali ketika menemukan kondisi jalan yang rusak.

g. Tingkat fokus

Fokus dalam berkendara juga merupakan faktor vital bahkan krusial bahkan dalam berkendara jika pengendara sedikit saja kehilangan konsentrasi maka itu akan sangat membahayakan pengendara tersebut. Pengalihan dalam berkendara mencakup tiga faktor yaitu : faktor visual (pengalihan pandangan mata ke arah jalan), faktor manual (terlepasnya tangan dari sistem kemudi, dan faktor kognitif (ketika pikiran melayang ke berbagai hal).

Ada beberapa hal yang dapat mengganggu fokus pengendara yaitu :

a. Melamun

Kondisi melamun ialah salah satu faktor yang berasal dari manusia dikarenakan *driver* melakukan suatu imajinasi serta memikirkan suatu hal, sehingga pikiran pengendara menjadi tidak fokus saat berkendara. Dalam keadaan ini biasanya kondisi pengendara memiliki tatapan kosong sehingga pandangan menjadi kabur dan membuat kehilangan arah dan terjadinya kecelakaan.

b. Kelelahan

kelelahan dapat mengurangi kemampuan mengemudi dan mengantisipasi keadaan lalu lintas dan konsentrasi saat berkendara.



Kata lelah (*fatigue*) menunjukkan keadaan fisik tubuh dan keadaan mental yang berbeda tetapi semuanya berakibat kepada penurunan daya kerja dan berkurangnya daya tubuh. Tanda-tanda yang ada hubungan dengan kelelahan adalah :

1. Perasaan berat di kepala
2. Seluruh badan menjadi lelah
3. Menguap
4. Merasa kacau dipikiran
5. Mengantuk
6. Merasa berat pandangan mata
7. Merasa susah berpikir
8. Tidak dapat berkonsentrasi
9. Tidak dapat memfokuskan perhatian terhadap sesuatu
10. Merasa kurang sehat.

c. Mabuk

Mabuk dapat menyebabkan *driver* mengalami kesadaran antara lain karena pengaruh obat-obatan, alkohol dan narkotika. Dalam penelitiannya Mengatakan bahwa ditemukan korelasi yang signifikan antara *driver* mabuk dengan korban meninggal dalam kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, *driver* yang mabuk merupakan salah satu faktor resiko kecelakaan lalu lintas yang fatal.

Oleh karena itu konsentrasi sangatlah penting saat berkendara, pengemudi tidak boleh melakukan hal atau aktivitas lain yang dapat menyebabkan hilangnya konsentrasi saat mengendarai sepeda motor,

selain konsentrasi saat mengendarai sepeda motor, kondisi fisik juga harus baik. Dalam artian *driver* tidak banyak pikiran, tidak lelah atau tidak marah atau dalam keadaan emosi. Dengan demikian secara fisik *driver* dalam keadaan baik dan sehat untuk mengendarai sepeda motor.

## 2.6 Dampak perilaku *driver* ojek online

Perilaku *driver* ojek *online* dapat memiliki dampak positif dan negatif, tergantung pada situasi dan kondisi yang ada. Beberapa dampak dari perilaku *driver* ojek *online* yang negatif meliputi:

### a. Keselamatan *driver* dan penumpang

Ketika *driver* ojek *online* tidak mematuhi peraturan lalu lintas dan mengendarai sepeda motor secara agresif, hal itu dapat meningkatkan resiko kecelakaan bagi penumpangnya.

### b. Ketidaknyamanan bagi pengguna jalan

Tidak jarang *driver* ojek *online* masih banyak yang mengabaikan peraturan lalu lintas atau berkendara di jalan yang seharusnya tidak diperbolehkan sehingga menyebabkan ketidaknyamanan bagi pengguna jalan lainnya.

### c. Pencemaran lingkungan

Logis nya semakain banyak *driver* ojek *online* maka semakin bertambah juga jumlah kendaraan dan itu menandakan akan lebih banyaknya emisi gas buang dan semakin signifikan peningkatan polusi udara dan lingkungan.

Namun, ada juga dampak positif dari perilaku *driver* ojek online, seperti:

a. Peningkatan ketersediaan transportasi

Dengan hadirnya ojek *online* dapat membantu meningkatkan ketersediaan transportasi di daerah-daerah yang sulit dijangkau oleh kendaraan umum.

b. Memudahkan dalam perjalanan

Ojek *online* memberikan kemudahan dalam melakukan perjalanan, terutama bagi mereka yang ingin tiba di tempat tujuan dengan cepat.

c. Pendapatan tambahan (*sidejob*)

Dengan sistem kerja ojek *online* yang *fleksibel* atau tidak ada ketentuan jam kerja dapat memudahkan bagi mereka yang membutuhkan pendapatan tambahan untuk mencukupi kebutuhan, seperti mahasiswa yang saat ini sudah banyak yang menjadi ojek *online* hal itu tentu dapat membantu mereka.

d. Kemajuan ekonomi

Industri ojek *online* saat ini sudah semakin menyebar di berbagai daerah di Indonesia, hal ini tentu dapat membantu meningkatkan pertumbuhan ekonomi dan membuka peluang kerja bagi masyarakat.

## 2.7 Upaya untuk meningkatkan perilaku *driver* ojek online

Berikut beberapa upaya yang dapat dilakukan untuk meningkatkan perilaku *driver* ojek online :

a. Pelatihan dan sertifikasi

*Driver* ojek *online* perlu dilatih dan disertifikasi supaya *driver* dapat mengendarai dengan aman dan mematuhi peraturan lalu lintas yang

telah ditetapkan. Tentunya perusahaan ojek *online* juga harus dapat memfasilitasi pelatihan dan sertifikasi ini.

b. Pengawasan dalam penegakan hukum

Perusahaan ojek *online* dapat memantau perilaku *driver* dan memberikan sanksi atau penuntutan terhadap *driver* yang melanggar aturan. Hal ini bertujuan untuk menekan angka kriminalitas dan tentunya juga berpengaruh dalam tingkat kepercayaan masyarakat terhadap ojek *online*.

c. Penilaian pengemudi

Perusahaan ojek *online* dapat melakukan penilaian pada *driver* secara berkala dan memberikan feedback kepada *driver* tentang kinerja mereka dalam mematuhi aturan dan memberikan pelayanan yang baik.

d. Penegakan aturan dan regulasi

Pemerintah dapat mengeluarkan regulasi yang jelas tentang penggunaan ojek online dan memastikan bahwa perusahaan ojek online dan *driver* mematuhi aturan yang telah ditetapkan.

e. Pendidikan dan kesadaran masyarakat

Masyarakat harus diberikan pengetahuan dan kesadaran tentang pentingnya mematuhi aturan lalu lintas dan menghargai pengguna jalan lainnya, termasuk penggunaan ojek *online*.

f. Peningkatan kondisi dan aksesibilitas transportasi publik

Pemerintah dapat meningkatkan kondisi dan aksesibilitas transportasi publik untuk mengurangi ketergantungan masyarakat pada ojek *online* dan transportasi pribadi.

Dengan upaya-upaya tersebut, diharapkan perilaku *driver* ojek *online* dapat ditingkatkan dan memberikan manfaat yang lebih besar bagi masyarakat.

## 2.8 Uji Validitas

Uji validitas adalah uji yang digunakan untuk menunjukkan sejauh mana alat ukur yang digunakan didalam suatu yang diukur. Uji ini digunakan untuk mengukur sah atau valid tidaknya suatu kuesioner.

Suatu tes dapat dikatakan memiliki validitas yang tinggi apabila menjalankan fungsi ukurnya atau memberikan hasil ukur yang akurat sesuai apa yang dimaksud pada tes tersebut. Untuk melakukan uji validitas ini akan menggunakan program PSPP, teknik ini sering digunakan para peneliti untuk uji validitas. Analisis ini dikorelasikan dengan masing-masing skor item dengan skor total atau jumlah dari keseluruhan item-item pertanyaan.

Berikut rumus yang digunakan pada uji validitas :

$$r_{\text{hitung}} = \frac{n \sum xy - (\sum x)(\sum Y)}{\sqrt{\{n \sum x^2 - (\sum x)^2\} \{n \sum y^2 - (\sum y)^2\}}} \dots \dots \dots (2.9)$$

Keterangan :

r : Koefisien korelasi antara variabel x dan variabel y

n : Banyaknya sample

$\sum xy$  : 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

## 2.9 Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas adalah alat untuk mengukur suatu kuesioner yang merupakan indikator dari perubahan atau konstruk, suatu kuesioner dapat dikatakan reliabel atau tepat jika jawaban responden terhadap pernyataannya konsisten dari waktu ke waktu. Pengukuran reliabilitas yang tinggi artinya pengukuran yang dapat menghasilkan data yang akurat, menurut Masri Singarimbun “Reliabilitas yang baik ialah yang dapat menjadi alat ukur yang dapat dipercaya atau dapat digunakan sesuai kebutuhan”.

Pengujian reliabilitas dengan menggunakan rumus *alpha cronbach* karena instrumen ini berbentuk angket dan skala bertingkat. Rumus *alpha cronbach* sebagai berikut :

$$r_{11} = \frac{n}{n-1} \left( 1 - \frac{\sum \sigma_t^2}{\sigma^2} \right) \dots \dots \dots (2.10)$$

Keterangan :

$r_{11}$  = Reliabilitas yang dicari

n = Jumlah item pertanyaan yang diuji

$\sum \sigma_t^2$  = Jumlah varian skor tiap item

$\sigma_t^2$  = Varian total

Tinggi rendahnya reliabilitas ditunjukkan oleh suatu yang disebut nilai koefisien reliabilitas. Reliabilitas yang tinggi ditunjukkan dengan nilai  $r$  yang mendekati angka 1. Jika nilai  $\alpha > 0,60$  maka reliabilitas sempurna, jika nilai  $\alpha$  0,70-0,90 maka reliabilitas tinggi, jika nilai  $\alpha < 0,50$  maka reliabilitas dikatakan rendah, kemungkinan ada beberapa item tidak reliabel.

## 2.10 Skala Likert

Skala likert digunakan untuk mengukur pendapat, sikap dan persepsi seseorang atau sekelompok orang terhadap fenomena yang ada di masyarakat. Dengan menggunakan skala likert maka variabel-variabel tersebut akan diubah menjadi indeks transformasi yang kemudian indikator-indikator tersebut dijadikan acuan untuk menyusun item-item instrumen dengan menggunakan skala likert dari masyarakat.

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

Berilah jawaban dengan memberi tanda ( $\checkmark$ ) pada kolom yang disediakan.

**Tabel 2.1** Contoh format kuesioner

No	Pertanyaan	SS	S	TS	STS
1	Saya selalu memakai helm Standar Nasional Indonesia (SNI) saat mengendarai sepeda motor	$\checkmark$			

2	Saya menggunakan spion yang tidak dimodifikasi	√			
---	--	---	--	--	--

Tabel 2.1 Menunjukkan contoh format pertanyaan kuesioner dan 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

#### Rumus:

$T \times P_n$

T : Total jumlah responden yang memilih

P<sub>n</sub>: Pilihan angka skor likert

Berikut kriteria interpretasi skor berdasarkan interval

1. Angka 0% – 25% = Sangat tidak setuju/Tidak Baik
2. Angka 26% – 50% = Tidak Setuju/Tidak Baik
3. Angka 51% – 75% = Setuju/Baik
4. Angka 76% – 100% = Sangat Setuju/Sangat Baik

### 2.11 Skala Guttman

Skala Guttman sangat baik untuk menyakinkan hasil dari penelitian karena metode ini bersifat tegas akan sikap dan sifat yang diteliti. Penilai pada penelitian ini menggunakan pernyataan positif, dimana nilai jawaban “iya” adalah satu dan nilai jawaban “tidak” adalah nol,



sedangkan pada pernyataan negatif, dimana nilai jawaban “iya” adalah nol dan nilai jawaban “tidak” adalah satu. Skoring dari penelitian dengan skala guttman ialah sebagai berikut:

Tabel 2.2 Penilaian Skala Guttman

No	Pernyataan	Jawaban	Skor
1	Positif	Iya	1
		Tidak	0
2	Negatif	Iya	0
		Tidak	1

Mengenai analisis data angket, data yang telah di persentasekan secara keseluruhan, selanjutnya hasil akan ditafsirkan dengan kategori persentase berdasarkan kriteria penilaian. Berdasarkan kategori penilaian pada Tabel 2.2.

Tabel 2.3 Kriteria Penilaian Skala Guttman

Persentase	Kategori
90 % - 100 %	Sangat Tinggi
80 % - 89 %	Tinggi
70% - 79%	Cukup Tinggi
60 % - 69 %	Sedang
50 % - 59 %	Rendah
Dibawah 49 %	Sangat Rendah

## 2.12 Penelitian Terdahulu

1. (Cardova, 2020) Melakukan penelitian dengan judul “Tinjauan sikap masyarakat penggunaan sepeda motor dalam mengutamakan keselamatan berlalu lintas ( studi kasus : Kecamatan Lubuk Alung, Provinsi Sumatera Barat)”. Pada penelitian ini memiliki tujuan untuk

mengetahui perilaku pengguna sepeda motor dalam keselamatan berlalu lintas berdasarkan latar belakang pada setiap responden. Peneliti menyebarkan kuesioner kepada 100 responden yang merupakan masyarakat Kecamatan Lubuk Alung. Kuesioner ini terdiri dari 25 pertanyaan yang terbagi dua variabel yaitu variabel kelengkapan kelengkapan pengendara dan variabel perilaku pengendara. Lalu jawaban dari setiap responden diolah menggunakan aplikasi PSPP dan microsoft excel, yaitu diuji validitas dan reliabilitasnya. Setelah dilakukan uji validasi dan reliabilitas kemudian dilakukan analisis frekuensi mean. Hasil uji ini menunjukkan bahwa setiap data adalah valid lalu dari hasil penelitian yang dilakukan terhadap 100 responden terdapat berbagai variasi perilaku yang berbeda. Berdasarkan hasil tersebut dapat disimpulkan bahwa masyarakat di kecamatan lubuk alung sebagian besar berperilaku baik dalam mengendarai sepeda motor.

2. (Wulandari,2017) Melakukan penelitian dengan judul “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Berkendara Aman (*Safety Riding*) Pada Kurir Pos Sepeda Motor Di PT. Posindonesia Cabang Erlangga Semarang 2017”. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis faktor perilaku (berkendara aman) pada operator PT. Posindonesia. Penelitian ini menganalisis beberapa faktor seperti rekan kerja, kondisi kendaraan, perilaku berkendara aman, pengetahuan berkendara aman, sikap berkendara aman dan motivasi berkendara aman. .Jenis penelitian nya menggunakan metode

kuantitatif bersifat *deskriptif* dengan metode *cross sectional* atau studi potong lintang. Populasi dalam penelitian ini sebesar 123 orang dengan sampel yang diambil sebanyak 54 orang kurir pos. Metode pengambilan sampel secara insidental (*incidental sampling*). Hasil penelitian ialah Kurir pos tidak menggunakan masker dan sarung tangan karena penggunaan sarung tangan dan masker masih dianggap APD tidak terlalu berpengaruh seperti halnya helm, jaket ataupun sepatu, selain itu karena kurir merasa penggunaan APD seperti masker dan sarung tangan mengganggu kenyamanan dan kemudian terdapat juga sebagian kurir tidak menggunakan masker dan sarung tangan juga karena mereka tidak memilikinya. Meskipun masker dan sarung tangan tidak mencegah terhadap terjadinya kecelakaan namun penggunaannya dapat melindungi pengendara dari paparan panas, polusi udara yang dapat mengganggu kesehatan. Penelitian ini diketahui 63,0% responden memiliki APD yang lengkap dan sebaliknya 37,0% tidak memiliki APD lengkap. Ketidak lengkapan APD yaitu pada 35,2% tidak memiliki masker dan 5,6% tidak memiliki sarung tangan.

3. (Anggraini, 2013) Melakukan penelitian dengan judul “studi tentang perilaku pengendara kendaraan bermotor di kota samarinda” Kondisi lalu lintas di Kota Samarinda setiap hari kian padat maka hal itu semata-mata bukan perasaan semata namun begitulah kondisi riil terjadi. Bahkan, berbagai pihak memperkirakan jika tidak ada langkah cerdas dan sistematis dalam mengantisipasinya, maka nasib

Samarinda akan sama seperti Jakarta dalam hal kemacetan lalu lintas. Masalah kemacetan sudah menjadi dinamika di Samarinda, dan jika tidak segera diatasi maka masalah itu akan terus berlanjut hingga menjadi sebuah permasalahan yang sangat kompleks sebab tidak hanya mengganggu aktivitas masyarakat tetapi juga sektor lainnya. Tujuan pada penelitian ini ialah untuk mengetahui perilaku pengendara sepeda motor di kota Samarinda dengan menggunakan metode deskriptif-kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan atau melukiskan tentang data dan fakta mengenai objek penelitian tanpa memberikan penilaian. Data yang digunakan merupakan analisis data dengan melalui data primer sebagai data dengan ditunjang data sekunder atau data pendukung agar data tersebut benar adanya. Hasil penelitian Perilaku pengendara kendaraan bermotor yang ditemukan berdasarkan pengamatan peneliti yaitu:

- 1) Kelengkapan pengemudi kendaraan bermotor seperti helm, kaca spion dan sabuk pengaman dinilai cukup baik, karena semua kendaraan yang diperiksa memiliki kelengkapan regulasi. Namun, ada juga pengendara yang tidak memakai helm saat melintasi jalan raya.
4. (Maharani Bazar, 2022) Melakukan penelitian dengan judul “Upaya Peningkatan Keselamatan Lalu Lintas Di Daerah Rawan Kecelakaan Jalan H. Alala Kota Kendari” Penelitian ini bertujuan untuk mengidentifikasi alasan terjadinya kecelakaan lalu lintas, pelanggaran lalu lintas, serta faktor lingkungan jalan pada kendaraan.

Rekomendasi penanganan penulis terhadap penelitiannya ialah melakukan sosialisasi pada pengendara sepeda motor untuk selalu mengutamakan keselamatan berlalu lintas, melakukan penindakan kepada pengendara motor yang melanggar rambu-rambu lalu lintas yang dimana itu semua dapat menjadi nyaman bagi para pengguna jalan.

5. (Aulia 2020) Mengatakan bahwa teknologi terus berkembang dan banyak inovasi-inovasi yang dapat memudahkan aktivitas manusia, dalam penelitiannya yang berjudul “Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku *Safety Riding* Ojek *Online* Di Kota Semarang” bahwa ojek *online* sudah hampir ada di seluruh kota namun masih banyak juga *driver* yang masih memiliki perilaku yang kurang baik dalam berkendara. Dalam penelitiannya penulis melakukan penelitian jenis kuantitatif dengan menggunakan metode *cross sectional*. Metode ini efektif dilakukan untuk populasi yang belum diketahui jumlahnya serta tidak dapat diukur dalam satu waktu, Populasi dalam penelitian ini ialah ojek *online* yang berada di kota Semarang dengan jumlah 54 pengemudi, penelitian yang membagikan sebuah kuesioner ini dilaksanakan selama satu minggu. Dari hasil penelitian ini penulis menyimpulkan peran perusahaan untuk melakukan sosialisasi lebih lanjut tentang pentingnya pelatihan mengemudi dan melakukan pemantauan secara berkala terhadap kondisi kendaraan pengemudi. Pengemudi juga diharapkan menaati

peraturan lalu lintas dan meningkatkan kesadaran untuk berkendara dengan aman saat mengendarai sepeda motor.

6. (Dona Fitri Indah Wahyuni, 2022) Melakukan penelitian mengenai tingkat kecelakaan sepeda motor remaja. Dalam penelitiannya yang berjudul “Pengaruh Perilaku Agresif Terhadap Potensi Kecelakaan Pengendara Sepeda Motor Remaja SMA YADIKA Dan Masyarakat Remaja di Jalan Soekarno Hatta”. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui karakteristik remaja pengendara sepeda motor, mengetahui pengaruh agresif terhadap potensi kecelakaan, dan untuk mengetahui persentase kemungkinan terjadinya kecelakaan karena pengaruh *aggressive driving*. Penelitian ini dilakukan pada remaja SMA YADIKA yang dimana banyak para remaja menjadi pengendara agresif yang dapat mengakibatkan kecelakaan lalu lintas.