

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Penelitian terdahulu

Tabel 2.1 Penelitian terdahulu

| No. | Judul | Metode Penelitian dan Variabel | Tahapan dan Kesimpulan |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. | Analisis Perilaku Lalu Lintas Pengguna Jalan di Sekitar Simpang Gendengan (Nurul Hidayati, Agung Erwanda) | Data primer yang digunakan dalam analisis mencakup data pelanggaran lalu lintas, kuisisioner, geometrik dan lingkungan. Selain itu, analisis ini juga menggunakan data pelanggaran, dan data lakalantas yang bersumber dari Polresta Surakarta. Variabel dalam penelitian ini mencakup beberapa indikator seperti perilaku manusia, geometrik jalan, dan lingkungan. | Penelitian ini difokuskan pada perilaku berlalu lintas pengendara di jalan, khususnya di sekitar Simpang Gendengan Surakarta. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tipe - tipe pelanggaran, penyebab dan dampak pelanggaran yang terjadi di sekitar simpang tersebut. Data primer yang digunakan adalah data pengamatan lapangan dan kuesioner dari 400 responden. Penelitian ini juga menggunakan data kecelakaan dan pelanggaran lalu lintas dari Satlantas Polresta Surakarta dan IRSMS KORLANTAS POLRI. Analisis mengacu pada Undang-Undang No.22 |

Tahun 2009. Berdasarkan hasil analisis data Kepolisian diperoleh 87,98% tipe pelanggaran di

Surakarta berkaitan dengan perilaku pengemudi, sedangkan dari data primer diperoleh sebesar 48,32%. Kurangnya

kesadaran akan tertib berlalu lintas menyebabkan pengemudi mengabaikan keselamatan. Hal ini terlihat dari prosentase responden yang menjawab Ya lebih besar dari Tidak terjadi hampir pada semua tipe pelanggaran. Pelanggaran lalu lintas dapat menjadi faktor utama kecelakaan lalu lintas. Oleh karena itu, penerapan aturan yang ketat perlu dilakukan bagi yang melanggar, baik berupa hukuman denda atau penjara.

Lanjutan Tabel

| | | |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>2. Pengaruh Pengetahuan Berkendaraan Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (Sem) (Wesli)</p> | <p>Metode yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kuantitatif. Pengertian metode kuantitatif menurut Sugiyono (2008) adalah penelitian pada populasi atau sampel tertentu, pengumpulan data menggunakan instrumen penelitian, analisis data bersifat kuantitatif atau statistik dengan tujuan untuk menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Teknik analisa data dalam penelitian kuantitatif menggunakan statistik yaitu dengan analisis Structural Equation Model.</p> | <p>Keselamatan dalam berlalu lintas sangat dipengaruhi oleh perilaku pengendara sepeda motor. Salah satu aspek indicator perilaku adalah pengetahuan tentang rambu-rambu lalulintas. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui seberapa besar pengaruh pengetahuan tentang rambu lalu lintas terhadap perilaku pengendara sepeda motor pada kecelakaan lalu lintas. Selain variable pengetahuan rambu lalu lintas juga diteliti, variable disiplin pengendara, perawatan kendaraan. Pada penelitian ini digunakan model analisis Structural Equation Model (SEM) dengan Analisis Konfirmatori Faktor (CFA) yang dibantu dengan software Analisis Moment Of Structure (AMOS) 20.0.</p> |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Variabel penelitian

Lanjutan Tabel

| | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| dalam jurnal ini menggunakan indikator pengetahuan, perilaku dan kondisi lalu lintas jalan. | Kuisisioner diberikan kepada 190 responden. Karakteristik responden 54,3 berjenis kelamin laki-laki, 55,7% perempuan, usia responden 15-50 tahun. 48,1% adalah pelajar/mahasiswa. Hasil penelitian menggambarkan bahwa pengetahuan pengendara sepeda motor berpengaruh sebesar 16,2% terhadap perilaku pengendara dengan nilai critical ratio sebesar 2,033 dan nilai pvalue 0,04 jadi dapat disimpulkan bahwa variabel yang dibentuk faktor perilaku pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas diperoleh nilai loading faktor sebesar 0,749 dengan p-value signifikan maka dapat menjelaskan kondisi aktual kecelakaan lalu lintas. |
|---------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Lanjutan Tabel

| | | |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <p>3. Analisis Kecepatan Mengemudi di jalan Raya Dan Faktor Psikologis Dalam Perilaku Mengebut Di Wilayah Jakarta Dan Sekitarnya (Studi Kasus: Jalan Raya Bekasi) (Jurnal Internasional Juan de Oña*, Griselda López, Randa Mujalli and Francisco J. Calvo)</p> | <p>Penelitian dilakukan di salah satu ruas jalan nasional di DKI Jakarta yaitu Jalan Bekasi Raya yang berbatasan langsung dengan DKI Jakarta dan Kota Bekasi. Ini Penelitian bertujuan untuk mengetahui volume lalu lintas dan kecepatan kendaraan (Motor, Kendaraan Ringan), Kendaraan (LV), Kendaraan Berat (HV)). Survei yang dilakukan dalam penelitian ini adalah Traffic Counting. Penelitian menggunakan analisis kuantitatif dengan deskripsi analisis deskriptif. variabel yang digunakan dalam penelitian ini yaitu kecepatan pengemudi dan</p> | <p>Data diperoleh dari bagian pertama pertanyaan naire (data demografi) telah diproses dengan statistik deskriptif dalam bentuk persentase. Data usia dan pengalaman mengemudi adalah khusus diproses menggunakan skor rata-rata (mean) dan standar deviasi. Sementara itu, data yang diperoleh dari bagian kedua Kuesioner diolah dengan deskriptif statistik, yaitu skor rata-rata (mean) dan standar deviasi, sedangkan data dari ketiga sebagian kuesioner diolah dengan persentase.</p> |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Berdasarkan tabel hasil penelitian terdahulu di atas, terdapat persamaan dan perbedaan dengan penelitian penulis.

1. Penelitian yang dilakukan oleh Nurul Hidayat dan Agung Erwanda menggunakan variabel indikator manusia, geometrik jalan, dan lingkungan. Sedangkan penelitian saat ini menggunakan variabel perilaku, pengetahuan, sikap dan pengalaman.
2. Penelitian yang dilakukan oleh Wesli menggunakan teknik analisis SEM (regresi antar variabel) untuk menggambarkan hubungan antara perilaku pengendara dengan penyebab kecelakaan. Sedangkan penelitian saat ini menggunakan analisis deskriptif, dimana Metode deskriptif merupakan penelitian yang bertujuan untuk menggambarkan suatu gejala (fenomena) atau sifat tertentu, akan tetapi tidak untuk mencari atau menerangkan keterkaitan antara variabel.
3. Penelitian yang dilakukan oleh Juan de Ona, menggunakan variabel kecepatan pengemudi dan menggunakan metode analisis deskriptif. Penelitian saat ini menggunakan variabel perilaku pengemudi dan metode analisis deskriptif.

2.2 Tinjauan Umum Kecelakaan

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja yang diakibatkan oleh kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.

Definisi yang pasti mengenai kecelakaan lalu lintas adalah suatu kejadian kecelakaan yang tidak terduga, tidak direncanakan, dan diharapkan yang terjadi di jalan raya atau sebagai akibat dari kesalahan suatu aktifitas manusia di jalan raya, yang mana mengakibatkan luka, sakit, kerugian baik pada manusia, barang maupun lingkungan. Sedangkan korban kecelakaan lalu

lintas adalah manusia yang menjadi korban akibat terjadinya kecelakaan lalu lintas, berdasarkan tingkat keparahannya korban kecelakaan dibedakan menjadi 3 macam yaitu:

1. Korban meninggal dunia atau mati (*fatally killed*)
2. Korban luka berat (*serious injury*)
3. Korban luka ringan (*slight injury*)

Kecelakaan lalu lintas dipengaruhi tiga faktor utama yaitu faktor manusia, faktor kendaraan, dan faktor jalan. Ada juga faktor lain seperti faktor lingkungan dan faktor cuaca yang juga bisa berkontribusi terhadap terjadinya kecelakaan. (Putri, 2014).

2.3 Faktor-Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut ILO (*International Labor Organization*), terdapat 3 faktor yang menyebabkan kecelakaan kerja, yaitu faktor peralatan teknis, faktor lingkungan kerja, dan faktor manusia. (Umar Syafiq, 2018) Faktor fisik lingkungan jalan dan faktor kendaraan digolongkan sebagai faktor eksternal penyebab kecelakaan, sedangkan faktor manusia yaitu pengemudi/pengendara digolongkan sebagai faktor internal. (Hutagalung, 2021)

Kecelakaan lalu lintas umumnya terjadi karena berbagai faktor secara bersama-sama, seperti pelanggaran atau tindakan tidak hati-hati para pengguna jalan (pengemudi kendaraan bermotor dan pejalan kaki), kondisi jalan, kondisi kendaraan, cuaca dan jarak pandang.

Manusia sebagai pengendara yaitu orang yang melaksanakan pekerjaan mengemudi, mengendalikan, dan mengarahkan kendaraan ke suatu tempat tertentu. Mengemudi merupakan suatu perilaku yang membutuhkan proses kondisi yang digunakan sebagai pengambil keputusan dalam berkendara, membutuhkan kematangan emosi yang baik agar tidak terjadi hal-hal yang tidak menyenangkan saat di jalan raya, hal tersebut juga membutuhkan perhatian dan konsentrasi. (Elmayanti, 2019).

Manusia adalah faktor terpenting dan terbesar penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mengemudi merupakan pekerjaan yang kompleks, yang memerlukan pengetahuan dan kemampuan tertentu karena pada saat yang sama pengemudi harus berhadapan dengan peralatan dan menerima pengaruh rangsangan dari keadaan sekelilingnya.

Manusia sebagai pengendara memiliki faktor-faktor yang mempengaruhi dalam berkendara, yaitu faktor psikologis dan faktor fisiologis. Keduanya adalah faktor dominan yang mempengaruhi manusia dalam berkendara di jalan raya. Faktor psikologis dapat berupa mental, sikap, pengetahuan, dan keterampilan. Sedangkan faktor fisiologis mencakup penglihatan, pendengaran, sentuhan, penciuman, kelelahan, dan sistem syaraf.

Perilaku manusia dipengaruhi oleh interaksi antara faktor lingkungan, kendaraan, dan manusia itu sendiri. Lalu kombinasi dari faktor fisiologis dan faktor psikologis menimbulkan reaksi dan aksi, yaitu timbulnya respon berkendara dari pengendara terhadap rangsangan dari lingkungannya berkendara.

Pengendara sepeda motor yang tidak memiliki atau lupa membawa Surat Izin Mengemudi (SIM) juga seringkali melakukan hal yang sama dengan contoh diatas. Membawa Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) juga salah satu hal yang sering terlupa oleh pengendara sepeda motor (UU No.14 Tahun 1992). (Leksmono S. Putranto, 2006).

Kemudian, hampir 50% dari kendaraan yang digunakan tidak dalam kondisi aman untuk dikendarai. Kecelakaan dapat timbul karena perlengkapan kendaran yang kurang bagus, kondisi penerangan kendaraan, mesin kendaraan, pengamanan kendaran dan lainnya. Segi-segi yang perlu diperhatikan dalam konsep desain dan pemeliharaan kendaraan bermotor adalah mengurangi jumlah kecelakaan lalu lintas, mengurangi jumlah korban kecelakaan pada pemakai jalan lainnya, mengurangi besar kerusakan pada kendaran bermotor. Pemakaian kendaraan yang terlalu dipaksakan akan

mempermudah menurunkan kemampuan kendaraan yang dapat berakibat fatal yaitu terjadinya kecelakaan.

2.4 Keselamatan Berkendara (Safety riding)

Safety riding adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminilisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keselamatan dalam berkendara, untuk menciptakan suatu kondisi yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. (Arifin, 2011).

Safety riding dapat dimaknai sebagai perilaku mengemudi secara selamat yang bisa membantu untuk menghindari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Mencakup hal-hal yang berkaitan dengan tatacara berkendara yang aman, perlengkapan yang harus ada saat berkendara dan kondisi kendaraan yang memungkinkan untuk digunakan. *Safety riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. (Falaah, 2016).

Perilaku *safety riding* dalam mengendarai motor berkaitan dengan sebelum berkendara, saat berkendara. Sebelum berkendara, pengendara wajib memastikan dirinya siap dan layak untuk mengendarai motor. Seperti telah memiliki SIM, memeriksa keadaan motor, memeriksa fisik sebelum berkendara dan lainnya. Kemudian saat berkenadara, pengendara motor harus selalu mematuhi rambu-rambu lalu lintas dan peraturan lalu lintas.

Pelanggaran adalah secara sengaja atau lalai melakukan perbuatan atau tindakan yang bertentangan dengan ketentuan-ketentuan peraturan perundang-undangan lalu lintas. Pelaku pelanggaran biasa disebut *human error*. Pelaksanaan hukum dapat berlangsung normal tetapi dapat juga karena pelanggaran hukum. Pelanggaran lalu lintas adalah perbuatan atau tindakan manusia yang mengemudi kendaraan umum atau kendaraan bermotor juga pejalan kaki, yang berjalan umum dengan tidak mematuhi peraturan

perundang-undangan lalu lintas yang berlaku. Ditinjau dari bentuk pelanggaran, dapat dibagi menjadi :

1. Pelanggaran lalu lintas tidak bergerak (*standing violation*) misalnya pelanggaran tanda-tanda larangan parkir.
2. Pelanggaran lalu lintas bergerak (*moving violation*) misalnya melampaui batas kecepatan, melebihi kapasitas muatan dan sebagainya.

Jika ditinjau dari akibat yang ditimbulkan pelanggaran dapat dibedakan menjadi :

1. Pelanggaran yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas misalnya kelebihan muatan orang atau barang, melebihi kecepatan.
2. Pelanggaran yang tidak menimbulkan kecelakaan lalu lintas misalnya tidak membawa surat-surat kelengkapan saat berlalu lintas, pelanggaran rambu larangan parkir dan sebagainya.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014 tentang Rambu Lalu Lintas menyebutkan bahwa rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat, dan/ atau perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Dalam Pasal 3 disebutkan bahwa rambu lalu lintas berdasarkan jenisnya terdiri atas rambu peringatan, rambu larangan, rambu perintah, dan rambu petunjuk. (Heriwibowo, 2016).

2.5 Variabel Penelitian

Pengertian variabel adalah konstruk yang sifat-sifatnya telah diberi angka (kuantitatif) atau variabel dapat juga diartikan sebagai konsep yang mempunyai bermacam-macam nilainya. Maka variabel yang diukur dalam penelitian ini adalah sebagai berikut.

1. Perilaku

Dalam teori penelitian (Utari, 2010) perilaku manusia merupakan hasil dari segala macam pengalaman serta interaksi manusia dengan

lingkungannya yang terwujud dalam bentuk pengetahuan, sikap dan tindakan. Akan tetapi, dalam memberikan respon sangat tergantung pada karakteristik atau faktor-faktor lain dari individu yang bersangkutan.

Perilaku keselamatan berkendara mengacu kepada perilaku berkendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup bagi diri sendiri maupun orang lain. Perilaku pengendara dapat kita ketahui dengan melakukan penelitian tentang pelanggaran rambu lalu lintas.

2. Pengalaman

Seorang pengendara yang kurang terampil dalam mengendarai kendaraan dapat saja mengalami suatu kecelakaan meskipun sedang berkendara di jalan yang tidak terdapat pengguna jalan lainnya.

Keterampilan pengendara dapat dilihat dari pengalaman berkendara, seperti berapa lama pengendara telah terbiasa mengendarai kendaraan, kemudian bagaimana pengemudi berhasil mendapatkan SIM, kemudian pengalaman terkait pelanggaran maupun kecelakaan.

3. Sikap

Sikap merupakan reaksi atau respon yang masih tertutup dari seseorang terhadap suatu stimulus atau objek. Menurut Newcomb dalam (Utari, 2010) sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak dan bukan merupakan pelaksanaan motif tertentu. Definisi sikap yang dirumuskan oleh sebagian besar ahli senantiasa diartikan adanya kecenderungan, kesediaan yang dapat diramalkan tingkah laku apa yang dapat terjadi jika telah diketahui.

Sikap merupakan salah satu faktor yang diduga mempengaruhi perilaku. Departemen Perhubungan (2008) dengan mengubah sikap seseorang maka dapat mengubah perilakunya dalam berlalu lintas. Sikap

dalam penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengemudi dapat menaati peraturan lalu lintas demi keselamatan berkendara.

4. Pengetahuan

Pengetahuan atau kognitif merupakan faktor yang sangat penting dalam membentuk tindakan atau perilaku seseorang. Ancok dalam (Utari, 2010), menyatakan pengetahuan tentang segi positif dan negatif dari suatu hal akan mempengaruhi sikap dan perilaku seseorang. Maka untuk meningkatkan disiplin pengemudi dalam berlalu lintas diperlukan peningkatan pengetahuan pengemudi.

Pembentukan perilaku *safety riding*, pada pengemudi sepeda motor dapat dipengaruhi oleh faktor pengetahuan dan sikap. Menurut (Pandji, 2009) dalam penelitian yang ditulis oleh (Aini, 2016) pengetahuan merupakan salah satu faktor yang mendasari seseorang untuk berperilaku lebih baik dan berhati-hati. Pengetahuan pengendara tentang peraturan lalu lintas dapat menghindarkan pengendara untuk berperilaku tidak aman dengan mematuhi peraturan lalu lintas. Hal ini dapat menurunkan angka kecelakaan lalu lintas jalan raya. Selain faktor pengetahuan dan sikap, faktor pengalaman dan keterampilan pengemudi juga sangat mempengaruhi perilaku berkendara para pengendara motor.

2.6 Instrumen Penelitian

2.6.1 Uji Kecukupan Data

Uji kecukupan data adalah proses pengujian yang dilakukan terhadap data pengukuran untuk mengetahui apakah data yang diambil untuk penelitian sudah mencukupi untuk dilakukan perhitungan waktu baku. Pengujian kecukupan data dipengaruhi oleh faktor-faktor sebagai berikut, Tingkat ketelitian menunjukkan penyimpangan maksimum dari hasil perhitungan terhadap nilai waktu yang sebenarnya. Tingkat kepercayaan menunjukkan besarnya probabilitas bahwa data yang sudah diambil berada dalam tingkat

ketelitian yang sebelumnya telah ditentukan. Rumus untuk menguji kecukupan data pengamatan dapat menggunakan persamaan.

$$n = \frac{N}{1 + N (e)^2} \dots\dots\dots 2.1$$

Keterangan :

n = ukuran sampel

N = Jumlah populasi

e = taraf signifikansi

2.6.2 Uji Validitas

Uji Validitas ini dilakukan dengan mengkorelasikan masing-masing skor item dengan skor total. Skor total adalah penjumlahan dari keseluruhan item. Item-item pertanyaan yang berkorelasi signifikan dengan skor total menunjukkan item-item tersebut mampu memberikan dukungan dalam mengungkap apa yang ingin diungkap, rumus korelasi produk *moment* dari *pearsons* yang digunakan:

$$r_{xy} = \frac{N\Sigma XY - (\Sigma X)(\Sigma Y)}{\sqrt{(N\Sigma X^2 - \Sigma X)^2 (N\Sigma Y^2 - \Sigma Y)^2}} \dots\dots\dots (2.2)$$

Keterangan : r_{xy} = koefisien korelasi antara

variabel X dan Y

N = jumlah responden

ΣX = jumlah skor butir soal

ΣY = jumlah skor total soal

ΣX^2 = jumlah skor kuadrat butir soal

ΣY^2 = jumlah skor total kuadrat butir soal

Sesuai pendapat Singarimbun dan Effendi (1995) yang mengatakan bahwa jumlah minimal uji coba kuesioner adalah minimal 30 responden. Dengan jumlah minimal 30 orang maka distribusi nilai akan lebih mendekati kurve normal.

Selain menggunakan rumus diatas, uji validitas dapat diolah menggunakan SPSS 20.0. Perhitungan uji validitas didasarkan pada perbandingan antara rhitung dan rtabel sebesar 0,197. Apabila rhitung > rtabel maka pernyataan dianggap valid.

2.6.3 Uji Reliabilitas

Dalam penelitian ini, peneliti menggunakan rumus metode formula KR – 20 untuk uji reliabilitas data.

$$r_{11} = \left[\frac{k}{(k_1)} \right] \left[1 - \frac{\Sigma \sigma b^2}{\sigma t^2} \right] \dots\dots\dots (2.3)$$

Keterangan :

r_{11} = koefisien reliabilitas instrument (total tes)

k = jumlahh butir pertanyaan yang sah

$\Sigma \sigma b^2$ = jumlah varian butir

σt^2 = varian skor total

Reliabilitas berarti dapat dipercaya” Artinya, instrumen dapat memberikan hasil yang tepat. Kriteria pengujiannya adalah apabila nilai Cronbach’s Alpha $\geq 0,6$ maka atribut dikatakan reliabel. Dan apabila nilai Cronbach’s Alpha $< 0,6$ maka atribut dikatakan tidak reliabel.

2.6.4 Analisis Penelitian

Analisis data dalam penelitian ini menggunakan teknik analisis deskriptif. Pengolahan/analisa data dengan bantuan Software SPSS. (*Statistical program for social science*), setelah dilakukan pengolahan data maka tahap selanjutnya dilakukan uji validitas dan reabilitas. setelah dilakukan uji maka langkah selanjutnya dilakukan analisis statistik deskriptif yang bertujuan untuk menggambarkan suatu gejala atau fenomena tertentu.

Penggunaan metode deskriptif kuantitatif ini diselaraskan dengan variabel penelitian yang memusatkan pada masalah-masalah aktual dan fenomena yang terjadi pada saat sekarang dengan bentuk hasil penelitian berupa angka-angka memiliki makna. Sebagaimana dikemukakan oleh Nana sudjana (1997:53) bahwa : "Metode penelitian deskriptif dengan pendekatan kuantitatif digunakan apabila bertujuan untuk mendeskripsikan atau menjelaskan peristiwa atau suatu kejadian yang terjadi pada saat sekarang dalam bentuk angka-angka yang bermakna.

Analisis deskriptif yang digunakan dapat melalui teknik univariat dan bivariat. Analisis ini digunakan untuk menjelaskan atau mendiskripsikan karakteristik masing-masing variabel yang diteliti, sehingga akan terlihat distribusi dan persentasenya. Analisis bivariat yang dilakukan untuk mengetahui hubungan variabel bebas (*independent*) yaitu pengetahuan, pengalaman, dan sikap, variabel terikat (*dependent*) perilaku *safety riding* .

Data dianalisis dengan statistik deskriptif, dengan dibantu program SPSS (*Statistical Product and Service Solutions*). Dalam analisis data dilakukan dengan dua cara, yaitu : analisis univariat, bivariat.

Analisis univariat adalah suatu teknik analisis data terhadap satu variabel secara mandiri, tiap variabel dianalisis tanpa dikaitkan dengan variabel lainnya. Analisis univariat biasa juga disebut analisis deskriptif atau statistik deskriptif yang bertujuan menggambarkan kondisi fenomena yang dikaji. Analisis univariat merupakan metode analisis yang paling mendasar terhadap suatu data. Hampir dipastikan semua laporan, baik laporan penelitian, praktek, laporan bulanan, dan informasi yang menggambarkan suatu fenomena, menggunakan analisis univariat. Model analisis univariat dapat berupa menampilkan angka hasil pengukuran, ukuran tendensi sentral, ukuran *dispersi/deviasi/variability*, penyajian data ataupun kemiringan data.

Kemudian analisis bivariate, yaitu analisis yang menggunakan tabel silang untuk menyoroti dan menganalisis perbedaan atau hubungan antara dua variabel. Menguji ada tidaknya nilai p lebih kecil dari $\alpha = 0,05$ maka ada hubungan/perbedaan antara dua variabel tersebut (Agung, 1993). Sedangkan untuk mengetahui kuatnya perbedaan antara variable dikonsultasikan dengan *Contingency Coefficient* (untuk variabel dengan data nominal) sementara untuk mengetahui pola dan kuatnya hubungan antara variabel dikonsultasikan dengan uji Spearman Correlation (untuk variabel dengan data interval). Nilai *Chi Square*, *Contingency Coefficient* dan *Spearman Correlation* diperoleh dari hasil pengolahan program SPSS (Santoso, 2000).