



PERILAKU PENGENDARA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALU LINTAS DI KABUPATEN BARRU

Sabir Gazali^{1*}, Hakzah², Imam Fadly³

^{1,2,3}Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

Informasi Artikel

Riwayat Artikel:

Dikirim: 20 April 2022

Revisi: 2 Mei 2022

Diterima: 6 Mei 2022

Tersedia online: 10 Mei 2022

Keywords:

Driver Behavior, Driving Safety, SPSS

ABSTRACT

The factors caused road accidents are humans behavior such as impatience, show-off, recklessness and condition of the vehicle. This study aims to determine the characteristics of drivers and the correlation between driver's behavior and traffic accidents in the Barru Regency area. This study uses quantitative and qualitative methods with population taken about 405 respondents and analyzed using the SPSS software version 25. The results of the analysis shows that male respondents has percentage of 59% and female respondents has percentage of 41%. Respondents with ownership of driver's licences (SIM) with a percentage of 48% on SIM C, 34% on SIM A, 18% on SIM B and 0% of SIM D (disability). 144 of 405 respondents own more than one type of driver's license. Respondents at ages 17-25 years has percentage of 68%, 26-45 years has percentage of 28% and ages 45-65 years has percentage of 4%. The correlation between driver's behavior and traffic accidents showed by correlation test. The R value from Pearson Correlation is 0.777, which means that minor violations (X1) and aggressive violations (X2) simultaneously has a strong correlation with driving safety (Y).

ABSTRAK

Faktor penyebab kecelakaan di jalan raya yaitu manusia dengan perilakunya yang berupa ketidaksabaran, adu kekuatan, ugal-ugalan dan kondisi kendaraannya. Penelitian ini bertujuan mengetahui karakteristik pengemudi dan hubungan perilaku pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas khususnya yang berada di wilayah Kabupaten Barru. Menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif dengan populasi sebanyak 405 responden, data dianalisis menggunakan perangkat lunak SPSS versi 25. Hasil analisis adalah responden laki-laki sebesar 59% dan perempuan sebesar 41%. Kepemilikan SIM C 48%, SIM A 34%, SIM B 18% dan SIM D (disabilitas) 0%. Adapun yang berkepemilikan SIM lebih dari satu yaitu sebanyak 144 orang. Rentang usia 17-25 tahun 68%, 26-45 tahun 28% dan 45-65 tahun sebanyak 4%. Hubungan perilaku pengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil uji korelasi yaitu nilai Pearson Correlation R sebesar 0,777 yang berarti pelanggaran ringan (X1) dan pelanggaran agresif (X2) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat terhadap keselamatan berkendara (Y).

*Penulis Korespondensi:

Sabir Gazali,
Program Studi Teknik Sipil,
Universitas Muhammadiyah
Parepare,
Jl Jenderal Ahmad Yani KM. 6,
Kota Parepare, Indonesia.
Email: sabirgazali@gmail.com

This is an open access article under the [CC BY-SA](https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/) license.



I. PENDAHULUAN

Manusia di era modern tidak lepas dari penggunaan alat transportasi sebagai penunjang mobilitas yang semakin tinggi. Meningkatnya penggunaan alat transportasi di jalan raya saat ini berdampak pada kecelakaan lalu lintas dimana pengemudi mempunyai tingkat signifikan kecelakaan yang tinggi. Data *Global Status Report on Road 2013* menunjukkan, sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab kematian urutan kedelapan di dunia. Diperkirakan pada 2030, jika tidak dilakukan penanganan yang baik maka kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan menjadi penyebab kematian nomor lima di dunia. WHO (*World*

Health Organization) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian dikalangan anak muda pada usia 15-24 tahun. WHO mendefinisikan remaja berdasarkan 3 kriteria yaitu biologis, psikologis dan sosial ekonomi. Kriteria biologis yaitu dimana individu berkembang dengan lebih menunjukkan tanda-tanda seksualitas sekundernya sampai saat dia mencapai kematangan seksual. Perkembangan psikologi dan pola indentifikasi akan membantu seseorang untuk mengatasi permasalahan secara cepat sehingga dapat membantu mengatasi permasalahan saat berkendara dan lebih bijak dalam berkendara di jalan raya.

A. Pengertian Transportasi

Transportasi merupakan bagian yang tak terlepaskan dari suatu fungsi masyarakat. Hal ini menggambarkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup dari masyarakat itu sendiri. Dapat dikatakan transportasi merupakan proses pergerakan atau perpindahan manusia atau barang dari suatu tempat ke tempat lain untuk tujuan tertentu. Pengguna atau manusia selalu berusaha mencapai transportasi yang efisien yaitu berusaha mengangkut barang atau orang dengan waktu tempuh yang cepat dan dengan pengeluaran biaya sekecil mungkin.

B. Budaya Berlalu Lintas

Budaya berlalu lintas adalah suatu suasana lalu lintas yang tertata dengan standar-standar lalu lintas yang aman, selamat dan lancar, di situ aturan dipatuhi para pengguna jalan dan dapat ditegakkan. Dengan demikian melihat uraian-uraian di atas tersebut dapat dijelaskan bahwa budaya tata tertib berlalu lintas adalah kebiasaan, perilaku, ataupun etika yang dilakukan para pengemudi dalam berkendara terutama di jalan raya yang dapat mempengaruhi keselamatan dalam berkendara.

C. Kondisi Kendaraan

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang di maksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Kondisi kendaraan adalah persyaratan yang harus dipenuhi kendaraan bermotor yang di operasikan di jalan, dalam hal ini motor yang baik berupa persyaratan teknis dan lain jalan. Sepeda motor memiliki standar-standar kelengkapan yang wajib untuk memenuhi persyaratan teknis. Pemeriksaan persyaratan teknis pada kendaraan sepeda motor berfungsi untuk menghindari ancaman yang akan datang tiba-tiba saat mengendarai sepeda motor di jalan raya.

D. Konsentrasi Pengendara

Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat penting. Setiap orang mengemudikan kendaraanya dengan wajar dan penuh konsentrasi. Yang dimaksud penuh konsentrasi adalah setiap orang mengemudi dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telpon, menonton televisi atau video

yang terpasang di kendaraan atau meminum-minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan. Sedangkan pengendara yaitu orang mengemudi, mengendalikan dan mengarahkan kendaraan.

E. Keselamatan Berkendara

Keselamatan adalah suatu keadaan aman dalam kondisi yang mana secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan terhindar dari ancaman terhadap faktor kecelakaan. Untuk mencapai hal ini, dapat dilakukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan. Keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampaknya.

F. Penelitian Terdahulu

1) *Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengendara Sepeda Motor*: Kelompok pelanggaran mengemudi yang terbanyak dilakukan adalah *ordinary violation* atau pelanggaran yang sengaja dilakukan. Sedangkan bentuk pelanggaran yang tertinggi dilakukan pengendara sepeda motor adalah melebihi batas kecepatan di jalan raya. Pelanggaran yang dilakukan pengemudi pada tingkat usia remaja (17-25 tahun) dan tingkat usia dewasa awal (26-35 tahun) signifikan lebih tinggi dibanding pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara pada usia dewasa akhir sampai lansia awal (36-55 tahun). Berdasarkan analisis korelasi didapatkan bahwa pengalaman berkendara memiliki tingkat korelasi sedang dengan *driver behavior* berupa pelanggaran lalu lintas ($R = 0,463$), sedangkan jumlah kecelakaan yang dialami pengendara berkorelasi rendah dengan pelanggaran lalu lintas oleh pengemudi [10].

2) *Hubungan Pendidikan Di Sekolah Terhadap Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Berlalu Lintas*: Berdasarkan hasil kuesioner analisis korelasi pengemudi kendaraan bermotor dengan norma-norma di sekolah yang dilakukan secara langsung dan online di Jabodetabek maka dapat diambil kesimpulan yaitu tata tertib, disiplin dan norma hukum yang diberikan saat di sekolah berpengaruh pada perilaku pengemudi kendaraan bermotor saat berlalu lintas. Nilai rata-rata terkecil pada kuesioner ini terdapat pada indikator tidak menggunakan telepon genggam saat mengemudi mobil dan mematuhi tata tertib lalu lintas. Norma tata tertib

dan disiplin dan norma hukum berkorelasi dengan seluruh kelompok variabel DBQ [6].

3) *Pengaruh Rasa Takut Terhadap Perilaku Pengendara Usia Remaja: Studi Dengan Driver Behavior Questionnaire (DBQ):* Persepsi terhadap rasa takut tidak memiliki hubungan yang cukup kuat terhadap keterampilan mengemudi pengendara usia remaja terlihat dari nilai korelasi R square kedua variabel tersebut yaitu sebesar 1.1%. Selain itu persepsi rasa takut yang juga tidak dapat serta merta mengurangi tingkat kesalahan yang dapat dibuat tiap individu saat sedang berkendara (*lapses dan error*), tetapi perasaan takut ini dapat mengurangi intensi atau keinginan pengendara remaja untuk melakukan tindakan pelanggaran ringan maupun berat (*ordinary dan aggressive violations*) [8].

4) *Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM):* Dari hasil penelitian maka dapat di simpulkan menurut hasil pengujian hipotesis dengan menggunakan Full Structural Equation Modelling (SEM) program AMOS 20.0 yaitu pengetahuan pengendara berpengaruh terhadap perilaku pengguna sepeda motor. Hasil uji parameter estimasi menunjukkan adanya pengaruh 0,162, dengan nilai *critical ratio* sebesar 2,033 dan nilai p-value 0,04. Perilaku pengguna sepeda motor berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas. Hasil uji parameter estimasi menunjukkan adanya pengaruh 0,749 dengan nilai *critical ratio* sebesar 8,432 dan nilai p-value signifikan [12].

5) *Modeling effects of driver safety attitudes on traffic violations in China using the theory of planned behaviour:* Based on the road traffic safety questionnaire conducted by IATSS, a modified TPB was used to model the effect of driver safety attitudes (driver attitude, attitudes of others, and attitude toward policies) toward traffic violations. Given that several observed items were related to the same driving behaviors with strong correlations between them, item parceling was used to aggregate individual items into observed factors. Parcel-based SEM was used to quantify the effect of driver safety attitudes on traffic violations. The results showed that all latent factors were significantly correlated with traffic violations. Driver attitude toward policies had the greatest influence in predicting traffic violations (negative total effect), followed by driver attitude toward risky driving behaviors (positive total effect) and the attitudes of others toward risky driving behaviors (positive total effect). Based on these findings, suggestions to reduce traffic violations and improve traffic safety were proposed [7].

6) *Structured Communication During Emergency Response Driving: Safety-Critical Points Identified By Finnish Emergency Response Driving Experts:* Based on our study results, there are multiple safety-critical points in ERD that should be secured through structured communication between ambulance crew members. These safety-critical points are related to factors concerning the ambulance's speed and orientation in a driving event. In addition to structured communication, other sections of CRM should also be studied in the context of EMS to improve safety [2].

7) *Psychosocial Factors As Predictors Of Risky Driving Behavior And Accident Involvement Among Drivers In Oromonia Region, Ethiopia:* It is commonly acknowledged that human factors contribute greatly to road traffic accidents. In particular, driving behavior was identified as the most central of these factors. From the current study, it can be concluded that driving under the influence of alcohol or other stimulants and having personality traits such as driving anger and normlessness lead to aberrant driving behavior of public and freight transport drivers in Oromia National Regional State, Ethiopia [1].

8) *Drivers And Cyclists Perceptions In Overtaking Maneuvers: Our models for drivers and cyclists suggest that perceived safety in cyclist-overtaking maneuvers – particularly at the moment of passing the cyclist – depends on the highest collision threat for each of them. Therefore, while drivers may be mainly concerned about a head-on collision risk with an oncoming vehicle at a short TTC, cyclists' perceived safety depends on the risk of being destabilized or Overtaking maneuvers in which drivers' and cyclists' perceived safety was predicted to differ by at least three score levels, based on the model predictions for test-track (TT) and field-test (FT) data [5].*

9) *Driver's Road Accident Factor Prioritization Using AHP In Relation To Mastery Of Traffic Signs In The City Of Manila:* After data analysis, the researchers learned that the drivers with an average to excellent level of understanding of traffic sign agrees to one ranking of road accident factors. Meanwhile, respondents with below average mastery of traffic signs displayed varying prioritization. Since drivers with enough understanding of traffic signs all agree to one course of prioritization while those below the average level give varying importance to the different factors, it is established that drivers understanding of traffic signs is a critical component to determine which factors are relevant. In conclusion, a high level of mastery of traffic signs will result to a more accurate and reliable prioritization of road accident factors [9].

II. METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif berupa metode penelitian yang banyak menuntut penggunaan angka mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut, populasi dan sampel.

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1) *Lokasi Penelitian:* Penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Barru, Provinsi Sulawesi Selatan.



Gambar 1. Lokasi Penelitian

2) *Waktu Penelitian:* Penelitian ini dilaksanakan selama 1 bulan.

B. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan yaitu :

1) *Data Primer:* Yaitu sumber informasi penelitian yang tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpul informasi. Informasi penting dalam penyelidikan ini adalah observasi, pertemuan dan jajak pendapat. Observasi merupakan penelitian dengan melakukan pengamatan menyeluruh dengan tujuan untuk mengamati dan memahami perilaku kelompok maupun individu pada keadaan tertentu. Pertemuan

dan jajak pendapat adalah cara yang paling efektif untuk mendapatkan data dengan menanyakan langsung kepada responden. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara meneliti memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan yang tertulis untuk dijawab oleh responden.

2) *Data Sekunder:* Sumber informasi eksplorasi yang tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpul informasi.

C. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang akan digunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan :

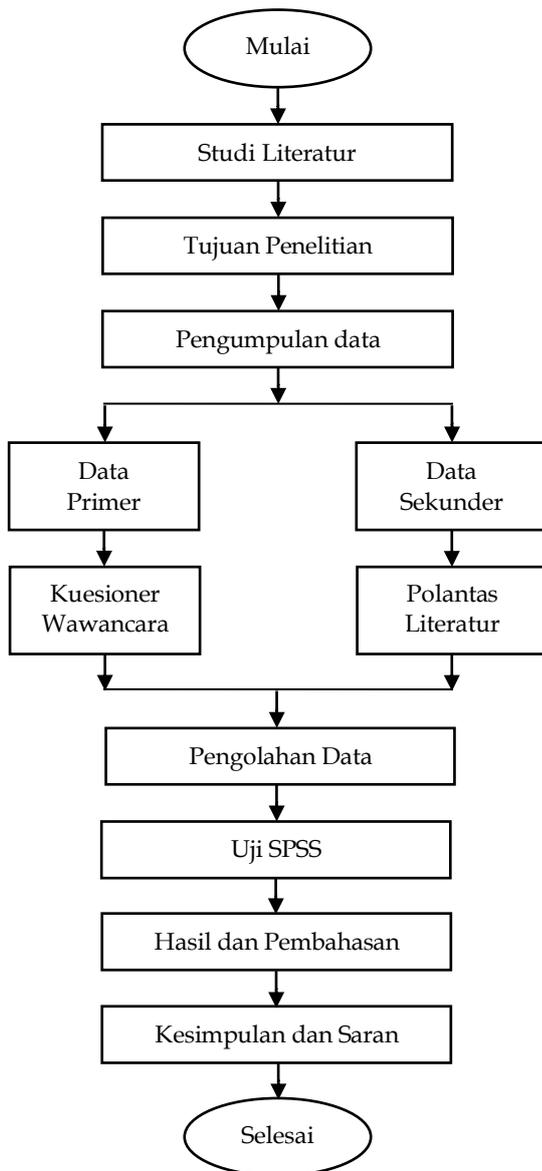
1) *Analisis Kuantitatif:* Kuantitatif adalah teknik eksplorasi yang digunakan untuk menangani informasi sebagai angka-angka sebagai instrumen untuk membedah dan mengarahkan pertimbangan penelitian, terutama yang berkaitan dengan apa yang telah diselidiki.

2) *Analisis Kualitatif:* Kualitatif adalah sistem eksplorasi yang menghasilkan informasi ekspresif sebagai kata-kata yang disusun dan diungkapkan dari individu dan perilaku yang diperhatikan.

D. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah teknik yang dilakukan untuk menentukan sampel. Jadi sebuah penelitian yang baik harus memperhatikan dan menggunakan sebuah teknik dalam menetapkan sampel yang akan diambil sebagai subjek penelitian. Di penelitian ini juga akan menggunakan teknik sampling *nonprobability* sampling. *Nonprobability sampling* adalah salah satu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Jenis teknik sampling ini ada beberapa macam tetapi yang menjadi pilihan peneliti adalah quota sampling. Teknik ini biasanya digunakan dan didesain untuk penelitian yang menginginkan sedikit sampel dimana setiap kasus dipelajari secara mendalam. Dan bahayanya jika sampel terlalu sedikit maka tidak akan dapat mewakili populasi maka sampel yang di tentukan dalam penelitian ini yaitu 405 responden.

E. Bagan Alir Penelitian



Gambar 2. Bagan Alir Penelitian

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Penelitian ini berlokasi di Kabupaten Barru yang merupakan salah satu kabupaten di provinsi Sulawesi Selatan dengan luas 1.175 km². Jumlah penduduk pada tahun 2021 sebanyak 184.452 jiwa, dengan kepadatan 157 km/km². Kabupaten ini terletak antara 4000' - 5035'

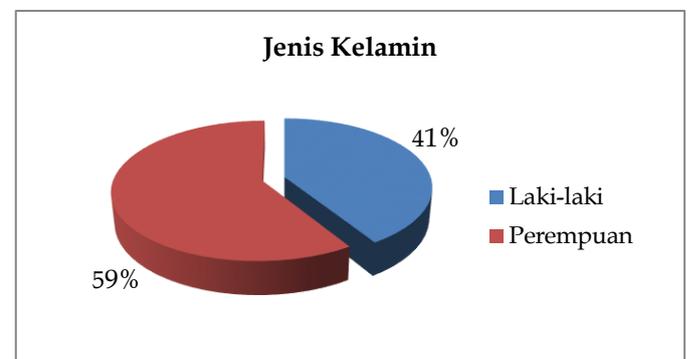
Lintang Selatan dan 199035' - 119049' Bujur Timur. Wilayahnya berada di bagian barat daratan Pulau Sulawesi sekitar lebih 102 km sebelah utara Kota Makassar Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Karakteristik Responden

1) Responden Menurut Jenis Kelamin

Tabel 1. Jenis Kelamin Responden

Jenis Kelamin	Jumlah (orang)
Laki-laki	240
Perempuan	165
Total	405



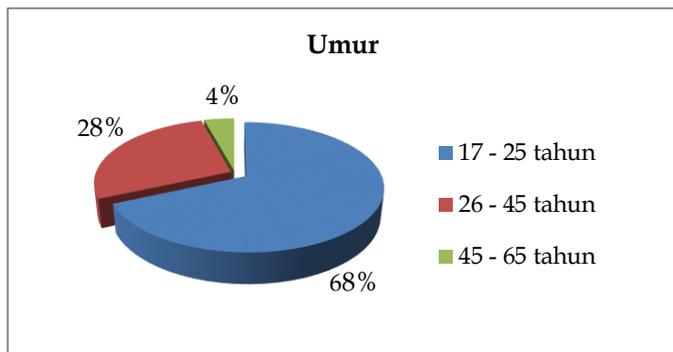
Gambar 3. Presentase Jenis Kelamin Responden

Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang berjenis kelamin laki-laki lebih banyak dibandingkan yang berjenis kelamin perempuan dengan jumlah presentase 41% untuk responden perempuan sedangkan laki-laki sejumlah 59%.

2) Responden Menurut Umur

Tabel 2. Umur Responden

Umur Responden	Jumlah (orang)
17 - 25	277
26 - 45	111
45 - 65	17
Total	405



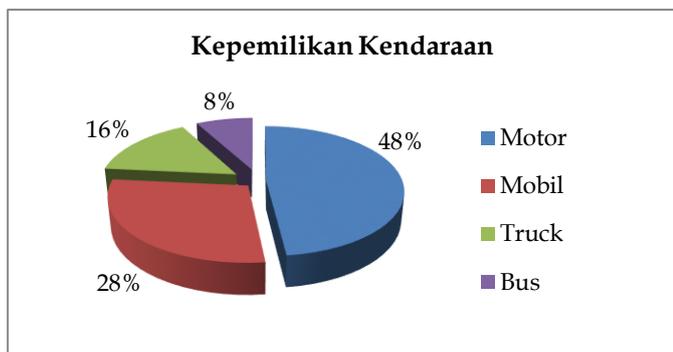
Gambar 4. Presentase Umur Responden

Berdasarkan gambar diagram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan umur yaitu 17 – 25 tahun sebanyak 68%, kemudian 26 – 45 tahun sebanyak 28% dan 45 – 65 tahun sebanyak 4%.

3) Responden Kepemilikan Kendaraan

Tabel 3. Kendaraan Responden

Kendaraan Responden	Jumlah (orang)
Motor	195
Mobil	115
Truk	63
Bus	32
Total	405



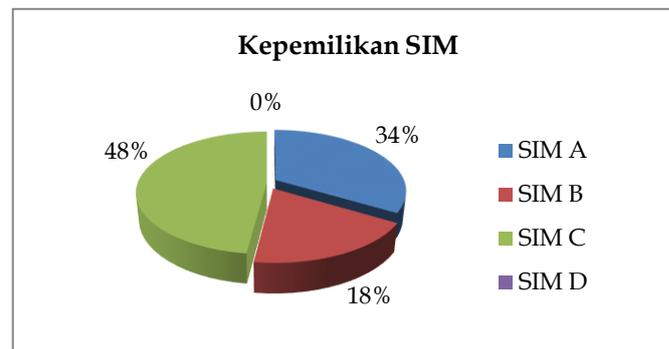
Gambar 5. Presentase Kepemilikan Kendaraan Responden

Berdasarkan gambar diagram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan kepemilikan kendaraan yaitu, motor sebanyak 48%, mobil sebanyak 28%, truck sebanyak 16% dan bus sebanyak 8%. Artinya kepemilikan kendaraan responden berdasarkan hasil survey mendominasi sepeda motor.

4) Responden Menurut Kepemilikan SIM

Tabel 4. SIM Responden

SIM Responden	Jumlah (orang)
SIM A	136
SIM B	75
SIM C	194
SIM D	0
Total	405



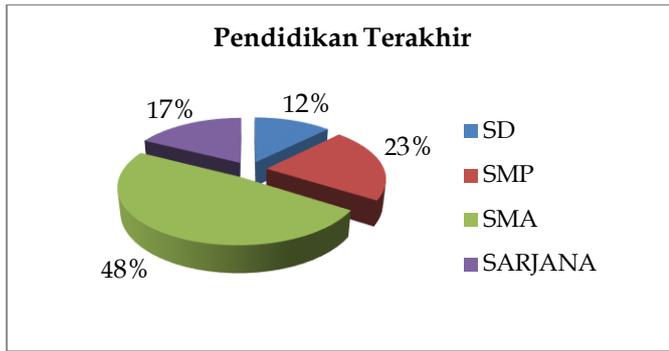
Gambar 6. Presentase Kepemilikan SIM

Berdasarkan gambar diagram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan kepemilikan SIM yaitu yang memiliki SIM A sebanyak 34%, SIM B sebanyak 18%, SIM C sebanyak 48% dan SIM D (disabilitas) sebanyak 0% sehingga dapat disimpulkan bahwa survey responden berdasarkan kepemilikan SIM mendominasi SIM C.

5) Responden Menurut Pendidikan Terakhir

Tabel 5. Pendidikan Terakhir

SIM Responden	Jumlah (orang)
SD	49
SMP	92
SMA	195
SARJANA	69
Total	405



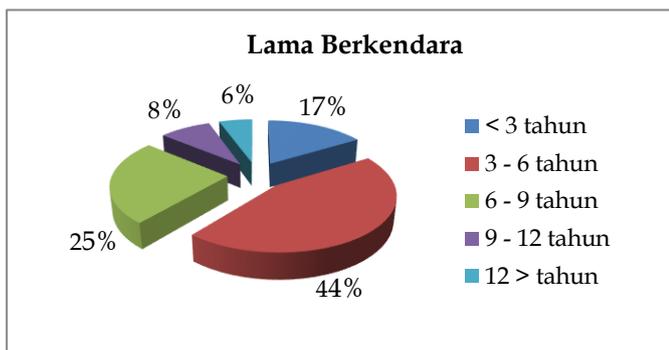
Gambar 7. Presentase Pendidikan Terakhir

Dari gambar diagram diatas tentang karakteristik pendidikan terakhir para responden didapat hasil yaitu SD sebanyak 12%, SMP sebanyak 23%, SMA sebanyak 48% dan SARJANA sebanyak 17%.

6) *Lama Berkendara*

Tabel 6. Lama Berkendara

Lama Berkendara	Jumlah (orang)
< 3 tahun	68
3 - 6 tahun	179
6 - 9 tahun	102
9 - 12 tahun	34
12 > tahun	22
Total	405



Gambar 8. Presentase Lama Berkendara

Dari hasil survey responden tentang lama berkendara didapatkan hasil yaitu lama berkendara < 3 tahun sebanyak 17%, 3 - 6 tahun sebanyak 44%, 6 - 9 tahun sebanyak 25%, 9 - 12 tahun sebanyak 8% dan 12 > tahun sebanyak 6%.

Data yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan data hasil jawaban responden dengan membagikan kuesioner terhadap para pengendara atau pekerja angkutan umum di Kabupaten Barru. Alat pengolah data yang digunakan dalam penelitian ini adalah perangkat lunak (*software*) computer SPSS 25 dengan metode analisis validitas, realibilitas, uji asumsi klasik, uji linear berganda, uji F (simultan), uji determinasi (R²), dan uji korelasi. Berikut hasil uji penelitian antara lain :

C. Uji Validitas dan Reliabilitas

1) *Uji Validitas*

Tabel 7. Hasil Uji Validitas

Variabel	Item	R hitung	R tabel	N	Keterangan
Pelanggaran Ringan (X1)	X.1.1	0,314	0,098	405	Valid
	X.1.2	0,492	0,098	405	Valid
	X.1.3	0,597	0,098	405	Valid
	X.1.4	0,685	0,098	405	Valid
	X.1.5	0,562	0,098	405	Valid
	X.1.6	0,435	0,098	405	Valid
	X.1.7	0,462	0,098	405	Valid
	X.1.8	0,505	0,098	405	Valid
	X.1.9	0,647	0,098	405	Valid
	X.1.10	0,649	0,098	405	Valid
	X.1.11	0,565	0,098	405	Valid
	X.1.12	0,505	0,098	405	Valid
	X.1.13	0,646	0,098	405	Valid
	X.1.14	0,601	0,098	405	Valid
	X.1.15	0,654	0,098	405	Valid
Pelanggaran Agresif (X2)	X.2.1	0,435	0,098	405	Valid
	X.2.2	0,430	0,098	405	Valid
	X.2.3	0,592	0,098	405	Valid
	X.2.4	0,670	0,098	405	Valid
	X.2.5	0,630	0,098	405	Valid
Keselamatan berkendara (Y)	Y.1.1	0,560	0,098	405	Valid
	Y.1.2	0,668	0,098	405	Valid
	Y.1.3	0,496	0,098	405	Valid
	Y.1.4	0,540	0,098	405	Valid
	Y.1.5	0,582	0,098	405	Valid

Berdasarkan tabel diatas, dari hasil pengolahan data uji validitas diperoleh r hitung > r tabel. Artinya masing-masing butir pertanyaan dalam kuesioner untuk setiap variabel di nyatakan valid.

2) Uji Realibilitas

Tabel 8. Hasil Uji Realibilitas

Variabel	Cronbanch' Alpha
Pelanggaran Rambu (X1)	0,771
Pelanggaran Agresif (X2)	0,706
Keselamatan Berkendara (Y)	0,715

Dari hasil pengujian didapatkan perhitungan Koefisien Cronbanch' Alpha ketiga variabel diatas tingkat alpha diatas 0,60 dengan demikian dapat disimpulkan bahwa semua item pernyataan baik dari variabel dependen maupun variabel independen adalah reliabel atau dapat dipercaya.

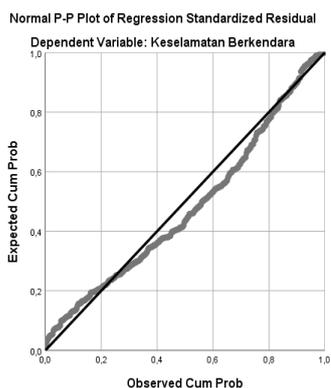
D. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas

Tabel 9. Hasil Uji Normalitas dengan Metode One Sample Kolmogrov Smirnov

Variabel	Unstandardized Residual
Keselamatan Berkendara (Y)	0,091

Dengan output diatas dapat diketahui bahwa nilai signifikansi (asym.sig 2-tailed) sebesar 0,091. Jika nilai > 0,05 signifikansi residualnya berdistribusi normal. Berdasarkan nilai signifikansi diatas memiliki nilai lebih dari 0,05 maka residual terdistribusi normal.



Gambar 9. Grafik Plot

Grafik plot mendekati garis diagonalnya maka disimpulkan bahwa model regresi memenuhi asumsi normal.

2) Uji Multikolinearitas

Tabel 10. Uji Multikolinearitas

Variabel	Collinearity Statistics	
	Tolerance	VIF
Pelanggaran Ringan (X1)	0,571	1,751
Pelanggaran Agresif (X2)	0,571	1,751

Hasil uji multikolinearitas dapat di lihat pada tabel koefisien (nilai tolerance dan vif). Dari output diatas dapat diketahui bahwa nilai VIF kurang dari 10 dan nilai tolerance lebih dari 0.1 untuk variabel Y, maka dapat di simpilkan bahwa model regresi tidak terjadi masakah multikolinearitas. Berdasarkan tabel di atas bahwa nilai VIF maka kurang dari 10 dan nilai tolerance maka lebih dari 0,1. Maka teori diatas dapat dikatakan data tersebut tidak terjadi masalah multikolinearitas.

E. Uji Hipotesis

1) Analisis Regresi Linear Berganda

Tabel 11. Hasil Perhitungan Regresi Berganda dan Persamaan Regresi

Model	Unstanda rized B	Coeffi cients Std error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig
(Constant)	4,319	0,59		7,321	0,000
Pelanggaran Ringan	0,295	0,017	0,703	16,92	0,000
Pelanggaran Agresif	0,112	0,44	0,106	2,552	0,011

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat dilihat nilai konstanta (nilai b) 4,319, pelanggaran ringan (nilai b) sebesar 0,295 dan pelanggaran agresif (nilai b) sebesar 0,112. Dari perhitungan regresi linear berganda dengan program SPSS 25 maka didapat hasil pada variabel Y adalah sebagai berikut :

$$Y = 4,319a + 0,295x_1 + 0,112x_2 + e$$

Keterangan :

- Y = Keselamatan Berkendara
- A = Constant
- X1 = Pelanggaran Ringan
- X2 = Pelanggaran Agresif

Dari persamaan regresi linear di atas terlihat bahwa nilai konstanta positif sebesar 4,319 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh positif antar variabel independen pelanggaran ringan (X1) sebesar 0,295 dan terdapat pengaruh positif antara variabel independen pelanggaran agresif (X2) sebesar 0,112 terhadap variabel dependen keselamatan berkendara.

2) Koefisien Determinasi R²

Tabel 12. Hasil Uji Koefisien Determinasi

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	0,777	0,604	0,602	2,046

Berdasarkan hal ini dapat disimpulkan pada variabel Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai R² (R square) sebesar 0,036 (0,604 x 0,604) atau 0,036%. Artinya variabel Pelanggaran Ringan dan Pelanggaran Agresif mempunyai hubungan signifikan secara simultan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) yaitu sebesar 0,036%. Pada kolom R square memperoleh nilai kurang dari signifikansi 0,005 maka dapat dikatakan tidak mempunyai hubungan yang positif dan signifikan.

3) Uji F atau Simultan

Tabel 13. Hasil Uji F

Model	Sum Of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regression	2562,65	2	1281,234	305,953	,000 ^b
Residual	1683,56	402	4,188		
Total	4246,21	404			

Variabel Y memperoleh nilai signifikan sebesar 0,000 dan lebih kecil dari signifikan 0,05 sehingga dapat dikatakan bahwa Ho ditolak dan Ha diterima yang artinya pada variabel Pelanggaran Ringan, dan Pelanggaran Agresif secara simultan memiliki pengaruh dan signifikan terhadap Keselamatan Berkendara (Y).

4) Uji T atau Parsial

Tabel 14. Hasil Uji T

Model	Unstandardized B	Coefficients Std error	Standardized Coefficients Beta	t	Sig
-------	------------------	------------------------	--------------------------------	---	-----

(Constant)	4,319	0,59		7,321	0,000
Pelanggaran Ringan	0,295	0,017	0,703	16,92	0,000
Pelanggaran Agresif	0,112	0,44	0,106	2,552	0,011

Pengaruh Pelanggaran Ringan terhadap Keselamatan Berkendara pada variabel X1 (pelanggaran ringan) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000. Hal ini dapat diketahui bahwa Ho3 ditolak dan Ha3 diterima artinya variabel X1 (pelanggaran ringan) secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y). Kemudian Pengaruh Pelanggaran Agresif terhadap Keselamatan Berkendara nilai signifikansi pada variabel X2 (pelanggaran agresif) sebesar 0,011. Dari hasil tersebut dapat diketahui bahwa Ho4 diterima dan Ha4 ditolak. Sehingga dapat disimpulkan variabel X2 (pelanggaran agresif) secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) valid.

F. Uji Korelasi

Analisis hubungan (uji korelasi) adalah suatu cara atau metode untuk mengetahui ada atau tidaknya hubungan linear terhadap variabel. Apabila terdapat hubungan maka perubahan-perubahan yang terjadi pada salah satu variabel X akan mengakibatkan terjadinya perubahan pada variabel lainnya (Y). Melalui uji korelasi peneliti memperoleh hubungan antara variabel bebas dan terikat dengan menggunakan hasil perhitungan melalui program SPSS.

Tabel 15. Hasil Uji Korelasi

		Pelanggaran Ringan	Pelanggaran Agresif	Keselamatan Berkendara
Pelanggaran Ringan	Pearson Correlation	1	0,655	0,773
	Sig. (2-tailed)		0,000	0,000
	N	405	405	405
Pelanggaran Agresif	Pearson Correlation	0,655	1	0,567
	Sig. (2-tailed)	0,000		0,000
	N	405	405	405

Keselamatan Berkendara	Pearson Correlation	0,773	0,567	1
	Sig. (2-tailed)	0,000	0,000	1
	N	405	405	405

1) *Pelanggaran Ringan (X1)*: Pada variabel Pelanggaran Ringan (X1) memiliki hubungan positif terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 dan lebih kecil daripada 0,05 yang artinya terdapat hubungan positif antara variabel terikat dan variabel bebas.

2) *Pelanggaran Agresif (X2)*: Pada variabel Pelanggaran Agresif (X2) memiliki hubungan positif terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) dengan nilai signifikansi sebesar 0,000 dan lebih kecil daripada 0,05 artinya terdapat hubungan positif antara variabel terikat dan variabel bebas. Adapun nilai R (koefisien korelasi) pada tabel 12 sebesar 0,777 sehingga variabel Pelanggaran Ringan (X1) dan Pelanggaran Agresif (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat.

IV. SIMPULAN

Perilaku pengemudi yang biasa dilakukan adalah *ordinary violation* atau pelanggaran ringan yaitu melawan arus lalu lintas. Sedangkan bentuk *aggressive violation* atau pelanggaran agresif yang tertinggi dilakukan pengemudi yaitu ugal-ugalan di jalan raya. Hasil analisis karakteristik data adalah jenis kelamin laki-laki 59% dan perempuan 41% dengan kepemilikan SIM C 48%, SIM A 34%, SIM B 18% dan SIM D (disabilitas) 0%. Adapun responden dengan kepemilikan SIM lebih dari satu yaitu sebanyak 144 dari total responden. Kemudian untuk kelompok usia 17-25 tahun memiliki presentase 68% diikuti usia 26-45 tahun dengan presentase sebanyak 28% dan usia 45-65 tahun dengan presentase sebanyak 4%.

REFERENSI

[1] A. Disassa dan H. Kebu. "Psychosocial Factors As Predictors Of Risky Driving Behavior And Accident Involvement Among Drivers In Oromonia Region, Ethiopia," vol. 5, hlm. 6, November 2021. <https://doi.org/10.1016/j.heliyon.2019.e01876>.

[2] A. Jakonen, M. Manty dan H. Nordquist. "Structured Communication During Emergency Response Driving: Safety-Critical Points Identified By Finnish Emergency Response

Driving Experts," hlm. 7, Maret 2022 <https://doi.org/10.1016/j.auec.2022.03.002>.

[3] A. A. Samekto dan Junaizi. "Pengaruh Keterampilan, Konsentrasi dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara di Jalan Majapahit Semarang. Kota Semarang," vol. 17 no. 1, hlm. 122, September 2017. <http://dx.doi.org/10.33556/jstm.v0i1.164>.

[4] A. S. Sumantri dan I. Misbahudin. "Faktor Yang Mempengaruhi Keselamatan Berkendara Mobil Diruas Jalan Tol Semarang-Bawen Provinsi Jawa Tengah," vol. 16 no. 2, hlm. 136, Maret 2017. <http://dx.doi.org/10.33556/jstm.v0i2.146>.

[5] A. Rasch, S. Moll, G. Lopez, A. Garcia dan M. Dozza. "Drivers And Cyclists Perceptions In Overtaking Maneuvers," vol. 84, hlm. 173, Januari 2022. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2021.11.014>.

[6] C. Felix dan L.K. Putranto. "Hubungan Pendidikan Di Sekolah Terhadap Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Berlalu Lintas," vol. 1 no. 1, hlm. 29, Agustus 2018. [10.24912/jmts.v1i1.2269](https://doi.org/10.24912/jmts.v1i1.2269).

[7] C. Tan, Y. Shi, L. Bai, K. Tang, K. Suzuki dan H. Nakamura. "Modeling effects of driver safety attitudes on traffic violations in China using the theory of planned behaviour," hlm. 9, Februari 2022. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2022.02.001>.

[8] F. Suwanto, Hartono dan Lukman. "Pengaruh Rasa Takut Terhadap Perilaku Pengemudi Usia Remaja : Studi Dengan Driver Behavior Questionnaire (DBQ)," vol. 15 no. 2, hlm. 135, November 2019. <https://doi.org/10.25077/jrs.15.2.129-139.2019>.

[9] J. J. Fernandez, M. C. Paringit, J. R. Salvador, P. I. Lucero dan J. G. Galupino. "Driver's Road Accident Factor Prioritization Using AHP In Relation To Mastery Of Traffic Signs In The City Of Manila," vol. 48, hlm. 1323, 2022. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2020.08.158>.

[10] L. Lady. "Efek Usia, Pengalaman Berkendara, Dan Tingkat Kecelakaan Terhadap Driver Behavior Pengemudi Sepeda Motor," vol. 12 no. 1, hlm. 63, Januari 2020. <https://doi.org/10.24853/jurtek.12.1.57-64>.

[11] M. A. Adriansyah dan M. Rahmi. "Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Moralitas Remaja Awal," vol. 1 no. 1, hlm. 15, Juni 2012. <http://dx.doi.org/10.30872/psikostudia.v1i1.2122>.

[12] Wesli. "Pengaruh Pengetahuan Berkendara Terhadap Perilaku Pengemudi Sepeda Motor Menggunakan Structural Equation Model (SEM)," vol. 5 no. 1, hlm. 50, Maret 2015. <http://dx.doi.org/10.29103/tj.v5i1.6>.