

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Generasi Z, yang juga dikenal dengan sebutan Zommer, terdiri dari mereka yang lahir antara tahun 1997 dan 2012. (Basuki, R., & KPKNL, 2021). Sebagai penerus generasi milenial, generasi Z tumbuh dan berkembang dalam era di mana teknologi berkembang dengan sangat pesat. Menurut Kementrian Keuangan Republik Indonesia generasi Z merupakan generasi yang lahir pada tahun 1997-2012 perkiraan usia di tahun 2024 adalah 12 - 27 Tahun.

Kabupaten Enrekang berada di provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia, dengan ibu kota yang terletak pada Kecamatan Enrekang. Wilayah kabupaten mencakup luas 1.786,01 km². Berdasarkan Sensus Penduduk 2023, jumlah penduduk Kabupaten Enrekang adalah 225.172 orang, terdiri dari 114.627 pria dan 110.545 wanita. Menurut data Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Enrekang tahun 2023, terdapat 77.870 remaja di kabupaten ini, dengan rincian 46.007 laki-laki dan 31.863 perempuan. (BPS Kabupaten, Enrekang. 2024)

Pertumbuhan jumlah penduduk di Kabupaten Enrekang telah mempengaruhi peningkatan moda transportasi untuk mendukung mobilitas sehari-hari masyarakat, terutama sepeda motor. Jenis kendaraan ini kebanyakan digunakan oleh masyarakat selain karena biaya yang terjangkau juga aksesibilitasnya yang tergolong mudah.

Berdasarkan data dari Polda Sulawesi Selatan tahun 2024, jumlah kendaraan bermotor di Kabupaten Enrekang mencapai sekitar 62.022 unit, dengan sepeda motor sebanyak 55.384 unit.

Berdasarkan data tersebut, menunjukkan bahwasanya kebanyakan masyarakat di Kabupaten Enrekang menggunakan moda transportasi roda dua atau sepeda motor. Namun, tingginya minat masyarakat terhadap kendaraan roda dua tidak diimbangi dengan kesadaran akan keselamatan berlalu lintas, terutama di kalangan remaja generasi Z. Kepolisian Resort Polres Enrekang mencatat adanya peningkatan angka kecelakaan lalu lintas, dari 101 kejadian pada tahun 2021 menjadi 124 pada tahun 2022. Meskipun jumlah korban jiwa tidak meningkat, namun korban luka ringan terjadi peningkatan dimana 92 orang pada tahun 2021 meningkat hingga 149 orang pada tahun 2022. Peningkatan juga terjadi pada pelanggaran lalu lintas, baik tilang maupun yang berujung denda, dari 118 kasus pelanggaran pada tahun 2021 menjadi 195 pada tahun 2022.

B. Rumusan Masalah.

Dari berbagai permasalahan yang telah di sebutkan sebelumnya pada latar belakang, rumusan masalah dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana mengetahui karakteristik pengendara roda dua pada kalangan remaja generasi Z di Kabupaten Enrekang.
2. Bagaimana mengetahui tingkat pemahaman remaja generasi Z terhadap rambu-rambu lalulintas.

3. Bagaimana pengaruh pelanggaran, kesalahan, dan penyimpangan terhadap keselamatan berlalu lintas pada remaja generasi Z.

C. Tujuan Penelitian.

Tujuan yang kiranya dapat dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui karakteristik pengendara roda dua pada kalangan remaja generasi Z di Kabupaten Enrekang.
2. Untuk mengetahui tingkat pemahaman remaja generasi Z terhadap rambu-rambu lalulintas.
3. Untuk mengetahui pengaruh pelanggaran, kesalahan, dan penyimpangan terhadap keselamatan berlalu lintas pada remaja generasi Z.

D. Batasan Masalah.

Agar penulisan tugas akhir ini menjadi lebih terfokus dan menghasilkan hasil yang diinginkan, perlu ditetapkan batasan masalah sebagai berikut:

Peneliti mebatasi permasalahan pada pengaruh yang dihasilkan oleh pelanggaran, kesalahan, dan penyimpangan terhadap keselamatan berlalu lintas roda dua atau sepeda motor. Membatasi responden yang berada pada tingkatan remaja generasi Z di Kabupaten Enrekang.

E. Manfaat Penelitian

Adapun manfaat yang hendak di capai oleh peneliti dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Aspek Teoritis:

- 1) Penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan serta pengetahuan bagi peneliti tentang apa yang berkaitan dengan keselamatan berlalu lintas dan faktor-faktor yang mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas pada remaja generasi Z.
 - 2) Diharapkan penelitian ini dapat digunakan oleh pihak terkait atau instansi sebagai bahan acuan atau untuk pengaturan manajemen dan penekanan angka kecelakaan lalu lintas khususnya pada tingkat remaja generasi Z.
2. Aspek Akademis:
1. Diharapkan penelitian ini menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya, memberikan inovasi baru, menambah wawasan serta bermanfaat bagi masyarakat maupun instansi terkait.

F. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan memberikan gambaran serta penguraian singkat mengenai isi dari masing-masing bab, sistematika penulisan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. BAB I PENDAHULUAN

Bab ini berisi latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan sistematika penulisan.

2. BAB II TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini berisi tentang teori yang menyangkut penelitian, serta berisi uraian sumber bacaan yang mendukung analisa permasalahan dalam penelitian ini.

3. BAB III METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang jenis penelitian, lokasi dan waktu penelitian, serta metode yang akan digunakan dalam menyelesaikan penelitian.

4. BAB IV HASIL DAN PEMBAHASAN

Bab ini membahas secara keseluruhan mengenai hasil penelitian yang telah dilakukan.

5. BAB V KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan dari seluruh penulisan, serta saran-saran yang dikemukakan berupa sumbangan pemikiran penulis tentang permasalahan didalam penelitian ini.

BAB II

TINJAUAN PUSATAKA

A. Pengertian Lalulintas

Definisi lalu lintas didalam Undang-undang. Nomor 22. Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan adalah pergerakan kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan. Ruang lalu lintas jalan sendiri adalah infrastruktur yang mendukung pergerakan kendaraan, orang, dan/atau barang, yang terdiri dari jalan dan fasilitas pendukungnya. (Undang-Undang, No.22, Tahun. 2009).

Berlalu lintas adalah tindakan mengemudi kendaraan sesuai dengan aturan lalu lintas yang harus dipatuhi. Menurut Soekanto, (1977), lalu lintas berkaitan dengan perjalanan dari satu tempat ke tempat lain. Undang-undang Nomor. 22. Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan menjelaskan bahwa lalu lintas adalah pergerakan kendaraan dan individu di ruang jalan, yang berfungsi sebagai prasarana untuk pergerakan kendaraan, orang, dan fasilitas pendukung lainnya.

Lalu lintas melibatkan tiga komponen utama yaitu manusia sebagai pengguna, kendaraan, dan jalan. Ketiga elemen ini berinteraksi dalam pergerakan kendaraan yang harus memenuhi standar kelayakan, dikendalikan oleh pengemudi yang mematuhi peraturan lalu lintas yang telah ditetapkan sesuai dengan undang-undang terkait lalu lintas dan angkutan jalan. Selain itu, jalan yang digunakan juga harus memenuhi kriteria geometrik. Adapun penjelasan mengenai ketiga komponen tersebut adalah sebagai berikut:

1. Manusia sebagai pengguna baik pengemudi maupun pejalan kaki, memiliki kemampuan dan kesiagaan yang berbeda-beda dalam kondisi normal, seperti waktu reaksi dan konsentrasi. Perbedaan ini dipengaruhi oleh kondisi fisik dan psikologi, usia, jenis kelamin, serta faktor eksternal seperti cuaca, pencahayaan, dan tata ruang.
2. Kendaraan yang digunakan memiliki karakteristik terkait kecepatan, akselerasi, perlambatan, dimensi, dan muatan. Karakteristik ini memerlukan ruang yang cukup untuk bermanuver di lalu lintas.
3. Jalan merupakan lintasan yang dirancang untuk dilalui oleh kendaraan bermotor, kendaraan tidak bermotor, serta pejalan kaki. Jalan dirancang untuk memastikan aliran lalu lintas berjalan lancar, mendukung beban muatan sumbu kendaraan, dan aman, sehingga dapat mengurangi angka kecelakaan lalu lintas.

Lalu lintas adalah sarana untuk berpindah dari satu tempat ke tempat lainnya, dan memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan dan perkembangan suatu negara, termasuk Republik Indonesia. Lalu lintas berperan strategis dalam mendukung pembangunan dan integrasi nasional, serta dalam upaya memajukan kesejahteraan umum sesuai dengan amanat Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Dengan demikian, lalu lintas diharapkan dapat mewujudkan keamanan, kesejahteraan, pembangunan ekonomi, pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, otonomi daerah, serta akuntabilitas dalam penyelenggaraan negara.

B. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah kejadian yang terjadi ketika dua atau lebih kendaraan bermotor, pejalan kaki, atau pengendara sepeda bertabrakan atau terlibat dalam insiden, yang menyebabkan kerusakan pada kendaraan, cedera fisik, atau bahkan kematian. (Suana & Surya, 2024).

Kecelakaan merupakan peristiwa yang sangat rumit dengan berbagai faktor yang dapat mempengaruhinya. Kecelakaan tidak terjadi secara kebetulan, melainkan akibat dari faktor-faktor tertentu yang dapat diidentifikasi untuk melakukan tindakan pencegahan. Penyebab kecelakaan lalu lintas dapat berasal dari berbagai sumber, seperti manusia, kendaraan, kondisi jalan, atau lingkungan sekitar. Faktor manusia mencakup pengemudi, penumpang, dan pengguna jalan lainnya. Faktor yang diakibatkan oleh kendaraan mencakup baik kendaraan bermotor maupun tidak bermotor. Faktor jalan meliputi kualitas jalan dan fasilitas jalan, sedangkan faktor lingkungan dipengaruhi oleh cuaca dan kondisi geografis. (Agus Aji Samekto, 2014)

Kecelakaan lalu lintas terjadi ketika satu atau lebih komponen terkait dengan pengemudi mengalami kegagalan, yang mengakibatkan kerusakan pada harta benda, cedera ringan hingga berat, atau bahkan kematian. Jenis-jenis umum kecelakaan lalu lintas meliputi kecelakaan berturut-turut, kecelakaan tunggal, kecelakaan yang melibatkan pejalan kaki, dan kecelakaan dengan benda diam. Kecelakaan disebabkan oleh berbagai faktor yang tidak disengaja dan dapat terjadi kapan saja tanpa dapat diprediksi secara pasti. (Saputra, 2018).

Menurut UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, karakteristik kecelakaan lalu lintas dapat dibagi menjadi tiga kategori:

1. Kecelakaan Lalu Lintas Ringan: Kecelakaan yang hanya menyebabkan kerusakan pada kendaraan dan/atau barang.
2. Kecelakaan Lalu Lintas Sedang: Kecelakaan yang menyebabkan luka ringan serta kerusakan pada kendaraan dan/atau barang.
3. Kecelakaan Lalu Lintas Berat: Kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau mengalami luka berat.

Berdasarkan jumlah kendaraan yang terlibat, kecelakaan lalu lintas dapat digolongkan sebagai berikut:

1. Kecelakaan Tunggal yaitu Kecelakaan yang melibatkan satu kendaraan bermotor tanpa melibatkan pengguna jalan lainnya, seperti menabrak pohon, tergelincir, atau pecah ban.
2. Kecelakaan Ganda yaitu Kecelakaan yang melibatkan lebih dari satu kendaraan atau kendaraan dengan pejalan kaki yang terjadi pada waktu dan tempat yang bersamaan.

PT Jasa Marga juga mengklasifikasikan jenis-jenis tabrakan sebagai berikut:

1. Tabrakan Langsung yaitu Tabrakan antara bagian depan kendaraan dengan bagian depan kendaraan lain.
2. Tabrakan Depan yaitu Tabrakan antara dua kendaraan yang bergerak di mana bagian depan kendaraan satu membentur bagian samping kendaraan lain.

3. Tabrakan Depan-Belakang yaitu Tabrakan antara dua kendaraan yang bergerak searah, di mana bagian depan salah satu kendaraan bersentuhan dengan bagian belakang kendaraan di depannya.
4. Tabrakan Samping yaitu Tabrakan antara dua kendaraan yang sedang bergerak, di mana salah satu sisi kendaraan bertabrakan dengan kendaraan lain.
5. Tabrakan Pejalan Kaki yaitu Tabrakan antara kendaraan yang bergerak dengan pejalan kaki yang sedang menyeberang jalan.
6. Tabrakan Sendiri yaitu Tabrakan yang melibatkan satu atau lebih kendaraan yang bergerak.
7. Tabrakan Beruntun yaitu Kecelakaan di mana kendaraan yang bergerak bertabrakan secara berurutan, melibatkan dua kendaraan atau lebih.
8. Tabrakan dengan Benda Padat yaitu Tabrakan antara kendaraan yang bergerak dengan benda padat di jalan.

C. Faktor Penyebab Kecelakaan

Salah satu penyebab kecelakaan yang terkait dengan manusia adalah kombinasi antara kondisi fisik dan perilaku pengemudi saat berkendara. Secara sistematis, terdapat hubungan dan interaksi antara faktor utama seperti manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan, serta pola pengelolaan keselamatan jalan yang dikelola oleh pihak-pihak yang berwenang.

Kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh pengemudi sangat dipengaruhi oleh sikap dan tindakan mereka. Kecepatan berlebih, yang melanggar peraturan lalu lintas,

adalah pelanggaran serius yang sering menyebabkan kecelakaan. Selain itu, kelelahan dan pengaruh alkohol atau obat-obatan juga dapat menyebabkan kecelakaan, meskipun tidak sebesar dampak dari kelebihan kecepatan. Kelelahan berdampak signifikan pada kinerja pengemudi, memengaruhi konsentrasi mereka dan dapat mengakibatkan pelanggaran serta ketidakdisiplinan.

Penyebab kecelakaan dapat dibagi menjadi empat kategori utama: faktor manusia, faktor kendaraan, faktor jalan raya, dan faktor lingkungan. Berikut penjelasannya:

1. Faktor Manusia

Faktor manusia memiliki peranan yang sangat dominan karena berbagai faktor dapat memengaruhi perilaku pengemudi. Beberapa karakteristik manusia yang mempengaruhi risiko kecelakaan di jalan raya meliputi usia, pengalaman berkendara, perilaku mengemudi, dan kebiasaan minum. Beberapa indikator yang mempengaruhi sikap dan perilaku di jalan antara lain:

a. Mental dan Perilaku.

Mental dan perilaku pengguna jalan mencerminkan budaya lalu lintas di suatu masyarakat. Melalui etika, kesopanan, toleransi terhadap pengguna jalan lain, serta kedewasaan dalam mengelola emosi, interaksi lalu lintas yang baik dapat tercipta sehingga mengurangi risiko kecelakaan.

b. Pengetahuan.

Perbedaan tingkat pengetahuan atau pemahaman terhadap peraturan yang berlaku dapat menimbulkan masalah lalu lintas, baik antar pengguna jalan maupun antara pengguna jalan dan petugas kepolisian.

c. Keterampilan dan Kemampuan

Keterampilan dan kemampuan dalam mengemudi sangat penting bagi pengemudi untuk menjamin keselamatan, ketertiban, dan kelancaran lalu lintas, baik bagi diri sendiri maupun pengguna jalan lainnya.

2. Jalan.

Jalan juga menjadi salah satu faktor penyebab kecelakaan lalu lintas. Kerusakan jalan, seperti lubang besar yang sulit dihindari, desain jalan yang tidak ideal, serta tikungan yang terlalu curam atau terlalu landai, dapat meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

3. Faktor Kendaraan.

Kendaraan dapat menjadi penyebab kecelakaan jika tidak dikendalikan dengan baik akibat kondisi teknis yang tidak memadai atau penggunaan yang tidak tepat. Masalah teknis yang dapat membuat berkendara tidak aman meliputi rem yang rusak, mesin yang tiba-tiba mati, ban yang pecah, lampu yang mati saat malam hari, dan sebagainya. Penggunaan kendaraan yang tidak sesuai, seperti kelebihan muatan atau penumpang yang berdiri di atap kendaraan, juga meningkatkan risiko kecelakaan.

4. Lingkungan.

Lingkungan sekitar juga dapat berkontribusi sebagai penyebab kecelakaan lalu lintas. Lingkungan jalan yang tidak memadai dapat mengurangi kenyamanan bagi pengemudi dan dapat menghambat kemampuan dalam mengendalikan

kendaraan. Secara keseluruhan, faktor manusia merupakan penyebab utama atau penyumbang terbesar angka kecelakaan lalu lintas. (Marully, 2021).

D. Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*)

Keselamatan berkendara (*Safety Riding*) merupakan upaya untuk mengurangi risiko dan meningkatkan keselamatan saat mengemudi, dengan tujuan menciptakan kondisi yang aman bagi pengendara. Sedangkan menurut (Fuller, 2005), keselamatan merupakan usaha untuk menghindari kemungkinan terjadinya konflik dan kecelakaan dengan terus menerus mendorong diri untuk menghindari bahaya. Keselamatan melibatkan perlindungan dalam berbagai aspek, termasuk fisik, sosial, finansial, spiritual, politik, emosional, psikologis, pekerjaan, dan pendidikan, untuk melindungi diri dari berbagai risiko.

Keselamatan berkendara adalah upaya untuk selalu berperilaku dengan sopan dan menghindari risiko kecelakaan. Menurut Wulandari, (2017) keselamatan berkendara melibatkan praktik mengemudi dengan aman untuk mencegah kecelakaan, termasuk memeriksa perlengkapan yang diperlukan dan kondisi kendaraan.

Dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22. Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, keselamatan berkendara diartikan sebagai usaha untuk menghindari risiko kecelakaan lalu lintas yang disebabkan oleh empat faktor utama: manusia, kendaraan, kondisi jalan, dan lingkungan sekitar.

E. Perilaku Berkendara (*Driving Behaviors*)

Perilaku berkendara memiliki dampak besar terhadap keselamatan lalu lintas. Faktor-faktor perilaku berkendara yang dapat memengaruhi keselamatan di jalan meliputi kecepatan, kelelahan fisik, teknik menyalip, konsumsi alkohol, berkendara pada malam hari, usia, jenis kelamin, penggunaan sabuk pengaman dan helm, serta faktor ekonomi dan sosial. (Rosolino et al., 2014). Perilaku mengemudi merupakan penyebab utama terjadinya kecelakaan lalu lintas, cedera, dan korban jiwa. (Vivoli et al., 2006).

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), perilaku merujuk pada tanggapan atau reaksi individu terhadap rangsangan atau lingkungan. Secara umum, perilaku mencakup segala tindakan atau perbuatan makhluk hidup yang dapat diamati melalui sikap dan tindakan. Dalam teori penelitian (Gineung Cynthia Utari 2010) menyatakan bahwa perilaku manusia merupakan hasil dari berbagai pengalaman dan interaksi dengan lingkungan, yang terwujud dalam pengetahuan, sikap, dan tindakan. Namun, respons seseorang sangat bergantung pada karakteristik atau faktor lain dari individu tersebut. Adapun pengertian mengenai kesalahan, penyimpangan, dan pelanggaran yang sering dilakukan oleh manusia (*Human Error*) meliputi :

1. Kesalahan.

Kesalahan dapat diartikan sebagai kekeliruan terhadap sesuatu yang telah ditetapkan, penyimpangan dari hal yang dianggap benar, atau deviasi dari prosedur yang telah disepakati (Wijaya dan Masriyah, 2011). Menurut D. Simons

(2018), "kesalahan" adalah kondisi psikologis pelaku yang memengaruhi tindakan mereka sehingga pelaku dapat dicela atas perbuatannya berdasarkan keadaan psikologis tersebut. Kamirullah (2005: 25) menjelaskan bahwa kesalahan adalah penyimpangan dari yang benar atau penyimpangan dari ketentuan yang telah ditetapkan. Sejalan dengan itu, Rosyidi (2005) mendefinisikan kesalahan sebagai tindakan yang tidak sesuai dengan apa yang dianggap benar atau prosedur yang telah ditentukan sebelumnya.

2. Penyimpangan

Penyimpangan adalah tindakan atau perilaku yang tidak sesuai dengan norma dan nilai yang dianut dalam lingkungan, baik dalam keluarga maupun masyarakat (Machful Indra Kurniawan, 2015). Penyimpangan terjadi ketika individu atau kelompok tidak mematuhi norma dan nilai yang berlaku di masyarakat. Hordert dalam penelitian Fian (2022) menjelaskan bahwa perilaku menyimpang adalah setiap tindakan yang melanggar konsensus bersama dan dianggap merusak kepribadian kelompok, yang akhirnya mengakibatkan pelaku dikenai sanksi. Keinginan yang dimaksud adalah sistem nilai dan norma yang berlaku. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), perilaku ini dapat didefinisikan sebagai tingkah laku, tanggapan, atau perbuatan yang bertentangan dengan norma-norma dan hukum masyarakat. (Lady, 2020) mengidentifikasi tiga jenis penyimpangan yang sering terjadi dalam mengemudi, yaitu:

- a. *Lapse/teransisi*: Kesalahan yang tidak tampak saat berperilaku, terkait dengan hilangnya konsentrasi saat mengemudi.

- b. *Error*/kesalahan: Perilaku menyimpang atau kesalahan yang dilakukan tanpa sengaja. Menurut Reason dkk. dalam Stradling (2000), error adalah kesalahan pengemudi yang terjadi tanpa perencanaan sebelumnya.
- c. *Violation*/pelanggaran: Kesalahan yang dilakukan dengan sengaja dengan tujuan melanggar hukum (Stradling, 2000). Reason (2000) mengartikan violation sebagai bentuk perilaku yang biasanya mengarah pada agresivitas dalam berkendara.

3. Pelanggaran

Kamus Bahasa Indonesia mendefinisikan pelanggaran sebagai tindakan yang melawan aturan. Pelanggaran berarti melakukan sesuatu yang bertentangan dengan aturan yang telah ditetapkan. Ini merupakan perilaku yang menyimpang dengan melakukan tindakan sesuai kehendak sendiri tanpa memperhatikan peraturan yang ada. Menurut Sudarsono (2005: 344), pelanggaran adalah perbuatan pidana yang lebih ringan daripada kejahatan atau tindakan melanggar hukum yang tidak seberat kejahatan.

Dalam konteks pelanggaran lalu lintas, terdapat kategori pelanggaran ringan dan berat, yang ditentukan oleh jenis pelanggaran dan tingkat risiko atau ancaman yang ditimbulkan oleh pelanggar terhadap diri sendiri atau orang lain (Mustifah, A. A., 2023). Sumantri (2016) menyebutkan bahwa kesalahan manusia didefinisikan sebagai tindakan atau kegiatan yang dilakukan seseorang dalam berinteraksi dengan orang lain dan lingkungan, khususnya saat mengemudikan kendaraan. Faktor perilaku

pengendara memegang peranan penting dalam kecelakaan lalu lintas, dan perilaku yang buruk termasuk:

1. Lengah/lalai

Pengendara bisa menjadi lalai akibat beberapa faktor, seperti melamun memikirkan masalah pribadi saat berkendara, menggunakan ponsel, atau bercanda dengan penumpang. (Rizki, A. 2020). Ketika pengendara lengah, mereka cenderung kurang waspada terhadap situasi lalu lintas, yang mengakibatkan ketidakmampuan untuk memperkirakan potensi bahaya terkait kondisi kendaraan dan lingkungan sekitar (Marsaid dkk, 2018).

2. Mengantuk.

Banyak kecelakaan disebabkan oleh pengendara yang mengantuk, sering kali karena mereka tidak menyadari kelelahan dan terus memaksakan diri untuk mengemudi. (Mahesa, K. 2021). Mengantuk terjadi ketika pengendara kehilangan reaksi dan konsentrasi akibat kurangnya waktu tidur atau mengemudikan kendaraan lebih dari lima jam tanpa istirahat (Marsaid, M., Hidayat, M. 2013).

3. Kurang Antisipasi.

Kurangnya antisipasi terjadi ketika pengemudi tidak dapat memperkirakan bahaya yang mungkin timbul akibat kondisi kendaraan atau lingkungan (kendaraan lain). Survei menunjukkan bahwa banyak pengemudi sering kali lalai dalam antisipasi, disebabkan oleh rasa malas, sikap ceroboh, atau terlalu percaya diri. Padahal, antisipasi yang baik dapat meningkatkan perencanaan dan mengurangi risiko kecelakaan (Marsaid dkk, 2018).

4. Kelelahan.

Kelelahan dapat memicu kurangnya kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi situasi di jalan dan mengurangi konsentrasi saat berkendara (Nurul, K. 2020). Menurut Rizky (2017), kelelahan mengakibatkan penurunan daya kerja dan ketahanan tubuh, yang ditandai dengan kurangnya fokus, sulit berkonsentrasi, dan perasaan kacau.

5. Tidak Terampil

Pengemudi yang tidak terampil tidak mampu mengendalikan kendaraannya dengan baik, seperti tidak mengikuti jalur yang benar atau tidak menjaga jarak aman (Marsaid, M., Hidayat, M. 2013). Latihan dan pengalaman yang cukup diperlukan untuk meningkatkan keterampilan dalam menghadapi berbagai situasi lalu lintas (Setiaji, 2015).

6. Tidak Taat Aturan

Kecelakaan lalu lintas sering kali disebabkan oleh pelanggaran, seperti mengemudi terlalu cepat atau mendahului kendaraan lain secara tidak tertib (Setiaji, 2015). Perilaku melanggar aturan saat berkendara dapat menyebabkan dampak negatif, salah satunya adalah kecelakaan (Hidayati, A. 2016). Juneman (2010) menyebutkan bahwa penyimpangan keselamatan pengendara disebabkan oleh beberapa faktor, termasuk ketepatan waktu bertemu, mencari sensasi, motivasi, dan bias kognitif/mental. Penyimpangan dalam sikap berkendara yang tidak aman dapat meningkatkan risiko keselamatan secara signifikan.

Perilaku berkendara yang aman merujuk pada cara mengemudi yang idealnya menjamin keselamatan baik bagi diri sendiri maupun orang lain. Perilaku ini merupakan hasil dari pengalaman dan interaksi seseorang dengan lingkungannya, yang tercermin dalam pengetahuan, sikap, dan tindakan. Faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku aman berkendara meliputi usia, pendidikan, pengalaman, keterampilan mengemudi, pengetahuan, persepsi, sikap, kondisi jalan, lingkungan, dan stabilitas emosi (Gineung Cynthia Utari, 2010). Kata "disiplin" berasal dari bahasa Latin *discipulus*, yang berarti mengikuti atau menghormati. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2007), disiplin didefinisikan sebagai:

1. Tata tertib dalam berbagai konteks seperti sekolah atau militer, yang mencakup ketaatan terhadap peraturan.
2. Bidang studi dengan objek dan sistem tertentu. Kedisiplinan adalah kondisi yang terbentuk melalui serangkaian perilaku yang mencerminkan nilai-nilai ketaatan, kepatuhan, dan keteraturan. Ketika kedisiplinan telah menjadi bagian dari seseorang, tindakan-tindakan yang dilakukan tidak lagi terasa sebagai beban, melainkan menjadi bagian dari rutinitas (Priodarminto, 1994).

Menurut Ekosiswoyo dan Rachman (2000), kedisiplinan adalah kumpulan perilaku individu atau masyarakat yang menunjukkan ketaatan dan kepatuhan, didorong oleh kesadaran untuk melaksanakan tugas dan mencapai tujuan. Sebagai makhluk sosial, manusia diharapkan berperilaku sesuai dengan norma-norma masyarakat yang berfungsi sebagai pedoman untuk menentukan benar atau salah dalam tindakan mereka.

Perilaku disiplin biasanya didorong oleh motif internal. Motif ini adalah daya penggerak dari dalam diri individu untuk mencapai tujuan tertentu, dan dari sini muncul istilah motivasi, yang berarti dorongan untuk bertindak. Motivasi terbagi menjadi dua jenis:

1. Motivasi Intrinsik yaitu dorongan internal yang membuat seseorang aktif tanpa perlu rangsangan eksternal, karena individu tersebut memiliki dorongan alami untuk bertindak.
2. Motivasi Ekstrinsik yaitu dorongan yang timbul karena rangsangan dari luar. Motivasi ini penting dalam menanamkan disiplin, terutama pada remaja yang sering ingin bebas tanpa aturan. Faktor-faktor ekstrinsik yang mempengaruhi kedisiplinan meliputi:

- a. Keluarga

Keluarga memainkan peran utama dalam sosialisasi dan pembentukan kepribadian anak. Kebiasaan orang tua sangat mempengaruhi kepribadian anak, dan pendidikan yang benar dari orang tua dapat membentuk perilaku anak yang baik.

- b. Lingkungan Sekolah

Sekolah adalah tempat penting untuk membentuk generasi muda. Guru tidak hanya harus menyampaikan ilmu pengetahuan tetapi juga harus menjadi teladan dalam pembinaan kepribadian siswa.

- c. Lingkungan Masyarakat

Masyarakat juga berperan penting dalam membentuk disiplin. Seseorang yang terbiasa mematuhi aturan di keluarga dan sekolah cenderung akan mematuhi aturan di masyarakat. Aturan-aturan masyarakat mempengaruhi kedisiplinan individu.

F. Pengaruh Pengetahuan Pengendara Terhadap Kecelakaan

Pengetahuan pengendara sangat penting untuk mengurangi risiko kecelakaan, yang dipengaruhi oleh kesadaran dan kepatuhan terhadap hukum (Soekanto, 1977). Dalam konteks pembangunan Indonesia, hukum berfungsi sebagai alat untuk memperbaiki masyarakat, termasuk melalui peningkatan dan penyempurnaan pembinaan hukum nasional. Ini melibatkan pembaharuan, kodifikasi, dan unifikasi hukum di berbagai bidang dengan memperhatikan kesadaran hukum masyarakat.

Hukum berperan sebagai sarana pengendalian sosial, mempermudah interaksi sosial, dan melakukan pembaruan. Oleh karena itu, penting untuk melakukan penelitian mengenai kesadaran hukum dan kepatuhan hukum, khususnya terkait masalah lalu lintas dan angkutan jalan. Penelitian ini bertujuan untuk mengumpulkan data mengenai pengetahuan tentang peraturan lalu lintas dan pengaruhnya terhadap keselamatan berkendara. Fokus utama adalah pada komponen dasar peraturan lalu lintas, termasuk rambu lalu lintas dan pengemudi kendaraan bermotor.

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 13 Tahun 2014, rambu lalu lintas adalah perlengkapan jalan yang terdiri dari lambang, huruf, angka, kalimat, atau

kombinasi yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah, atau petunjuk bagi pengguna jalan. Rambu lalu lintas dibagi menjadi empat jenis:

1. Rambu Peringatan Menunjukkan bahaya atau kondisi berbahaya di depan jalan.
2. Rambu Larangan Menyatakan tindakan yang dilarang dilakukan oleh pengguna jalan.
3. Rambu Petunjuk Memberikan informasi tentang arah, jalan, situasi, kota, tempat, pengaturan, dan fasilitas.
4. Rambu Perintah Menyatakan tindakan yang harus dilakukan oleh pengguna jalan.

Kurangnya pemahaman dan sosialisasi mengenai aturan lalu lintas menyebabkan rendahnya pengetahuan di kalangan pelajar, yang sering mengakibatkan pelanggaran. Untuk mendapatkan data yang akurat tentang pengetahuan peraturan, perlu diteliti pengaruh faktor seperti jenis kelamin, usia, pengalaman berkendara, kepemilikan Surat Izin Mengemudi (SIM), riwayat kecelakaan, serta aspek sosial atau lingkungan. Pengetahuan tentang rambu lalu lintas merupakan indikator penting dari kesadaran hukum.

G. Statistical Program for Social Science (SPSS)

Statistical Program for Social Science (SPSS) adalah perangkat lunak komputer yang dirancang untuk analisis statistik dan diluncurkan pada tahun 1968 oleh Norman Nie, seorang lulusan Fakultas Ilmu Politik dari Stanford University. Program ini umumnya digunakan untuk mengolah dan menganalisis data, menyediakan kemampuan analisis statistik, manajemen data, serta antarmuka grafis.

SPSS menawarkan berbagai fitur seperti pustaka untuk perhitungan statistik, antarmuka interaktif, dan merupakan alat analisis data tingkat lanjut yang banyak dipakai oleh perusahaan, lembaga, dan universitas. Fungsi utama SPSS meliputi pengolahan dan dokumentasi data, analisis statistik, representasi data statistik, analisis data, pembuatan data turunan, survei, riset pemasaran, dan data mining.

H. Uji Validitas.

Uji validitas dilakukan untuk menentukan apakah suatu instrumen valid atau tidak. Pengujian ini dilakukan menggunakan koefisien korelasi Pearson Product Moment dengan tingkat signifikansi 0,05 (df = N-2) dan uji dua sisi. Analisis ini yaitu mengkorelasikan setiap skor item dengan skor total, di mana skor total adalah jumlah dari semua item. Item-item pertanyaan yang memiliki korelasi signifikan dengan skor total menunjukkan bahwa item tersebut dapat mendukung pengungkapan yang dimaksud. Jika koefisien korelasi Product Moment (r_{hitung}) lebih besar dari r_{tabel} , atau nilai signifikansi kurang dari atau sama dengan α , maka item dianggap valid. Sebaliknya, jika r_{hitung} kurang dari r_{tabel} , atau nilai signifikansi lebih besar dari α , maka item dianggap tidak valid. (Sugiyono, 2012). Rumus yang digunakan untuk uji validitas dengan teknik korelasi *Product Moment* adalah:

$$r_{xy} = \frac{n(\sum X_i Y_i) - (\sum X_i)(\sum Y_i)}{\sqrt{[n(\sum X_i^2) - (\sum X_i)^2] [n(\sum Y_i^2) - (\sum Y_i)^2]}} \dots\dots\dots (1)$$

Keterangan :

n = Banyaknya pasangan data.

$\sum X_i$ = Total Jumlah variabel X.

$\sum Y_i$ = Total Jumlah variabel Y.

$\sum X_i^2$ = Kuadrat dari total jumlah variabel X.

$\sum Y_i^2$ = Kuadrat dari total jumlah variabel Y.

$\sum X_i Y_i$ = Hasil perkalian dari total variabel X dan Y.

I. Uji Reliabilitas.

Reliabilitas adalah proses pengujian yang dilakukan untuk menilai konsistensi kuesioner yang berfungsi sebagai indikator suatu variabel. Kuesioner dianggap reliabel jika jawaban responden terhadap pertanyaan-pertanyaan dalam kuesioner tersebut konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. (Ghozali, 2006). Rumus yang digunakan untuk menentukan nilai Cronbach Alpha's yaitu :

$$r_{11} = \frac{k}{k-1} \left(1 - \frac{\sum \sigma_b^2}{\sigma_t^2} \right) \dots\dots\dots(2)$$

Keterangan :

r_{11} = Reabilitas Instrumen.

k = Banyaknya butir pertanyaan.

$\sum \sigma_b^2$ = Jumlah varians butir.

σ_t^2 = Varians total.

Keputusan mengenai reliabilitas diambil berdasarkan nilai Cronbach's Alpha sebagai berikut: jika nilai Cronbach's Alpha mendekati 1, maka tingkat reliabilitas dianggap sangat tinggi. Sebaliknya, jika nilai Cronbach's Alpha kurang dari 0,60,

berarti tingkat reliabilitasnya sedang. Penelitian dianggap kurang reliabel jika nilai Cronbach's Alpha kurang dari 0,20 atau mendekati 0,00.

J. Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas digunakan untuk menentukan apakah terdapat korelasi antara variabel bebas (independen) dalam model regresi. Pengujian ini dilakukan dengan memeriksa nilai *Variance Inflation Factor* (VIF) dari setiap variabel independen. Jika nilai VIF kurang dari 10, data dianggap bebas dari gejala multikolinieritas. Sebaliknya, jika nilai VIF lebih dari 10, maka terdapat indikasi adanya multikolinieritas.

K. Analisis Regresi Linear Berganda

Regresi linear berganda adalah suatu model regresi linear yang melibatkan lebih dari satu variabel bebas atau prediktor. Menurut Sugiono (2012: 275), analisis regresi linear berganda digunakan ketika peneliti ingin memprediksi perubahan variabel dependen (kriterium) berdasarkan dua atau lebih variabel independen. Model ini dinyatakan dalam bentuk persamaan sebagai berikut:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_n X_n \dots\dots\dots(2)$$

Keterangan:

Y = Variabel Terikat

$x_1 x_2 x_3$ = Variabel Bebas

a = Konstanta

$b_1 b_2 b_3$ = Koefisien regresi

e = Variabel Pengganggu

Analisis regresi linear berganda digunakan untuk menguji pengaruh variabel-variabel independen, seperti pelanggaran, kesalahan, dan penyimpangan, terhadap variabel dependen, yaitu keselamatan berlalu lintas pada pengendara sepeda motor roda dua dari generasi Z. Persamaan regresi dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

$$Y = a + b_1(X_1) + b_2(X_2) + B_3(X_3) + e \dots\dots\dots(3)$$

Keterangan :

Y = Keselamatan Berlalulintas

a = Konstanta

B_{1-3} = Koefisien regresi dari masing-masing variabel independen

X_1 = Pelanggaran

X_2 = Kesalahan

X_3 = Penyimpangan

e = Standar error

Adapun beberapa tahapan dalam analisis regresi berganda adalah sebagai berikut:

a. Uji statistik T (Uji Parsial)

Uji t digunakan untuk mengukur pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen. Uji ini menunjukkan sejauh mana variabel penjelas atau independen mempengaruhi variasi variabel dependen dan membantu menentukan apakah masing-masing variabel independen memiliki pengaruh signifikan

terhadap variabel dependen. Menurut Ghazali (2016), kriteria pengambilan keputusan dalam uji ini adalah jika nilai p-value $< 0,05$, maka variabel independen memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Sebaliknya, jika nilai p-value $\geq 0,05$, maka variabel independen tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Uji t dilakukan untuk menguji hipotesis 1 hingga hipotesis 4, dengan langkah-langkah sebagai berikut::

1. Menentukan tingkat signifikansi

- Tingkat signifikansi menggunakan $\alpha = 5\%$ (Signifikansi 5% atau 0,05 adalah ukuran standar yang sering di gunakan dalam penelitian)

2. Menentukan besarnya t dengan menggunakan rumus sebagai berikut:

$$t_{hitung} = \frac{b_i}{S_{b_i}} \dots\dots\dots(4)$$

Dimana :

b_i = Koefisien regresi variabel

S_{b_i} = Standar error koefisien regresi

3. Menentukan t tabel distribusi di cari pada $\alpha = 5\% : 2 = 2.5\%$ (Uji dua sisi) dengan derajat kebebasan (df) $n-k$ (n adalah jumlah kasus dan k adalah jumlah variabel dependen)

4. Kriteria pengujian

- Jika nilai t hitung lebih besar dari t tabel ($t_{hitung} > t_{tabel}$ maka variabel independen memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

- Jika nilai t hitung lebih kecil dari t tabel ($t_{hitung} < t_{tabel}$ maka variabel independen tidak memiliki pengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

b. Uji Statistik F (Uji Simultan)

Uji simultan bertujuan untuk mengidentifikasi apakah variabel-variabel independen secara bersama-sama mempengaruhi variabel dependen. Dalam penelitian ini, keputusan dapat diambil dengan menggunakan Probability Value (p -value) atau nilai F hitung. Rumus untuk menghitung nilai F adalah sebagai berikut:

$$f = \frac{R^2/(k-1)}{1-R^2/(n-k)} \dots\dots\dots(5)$$

Menurut Ghozali (2016) kriteria pengambilan keputusan dalam pengujian yang menggunakan p value atau F hitung adalah jika p value < 0.05 atau F hitung $\geq F$ tabel maka variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, sebaliknya apabila nilai p value ≥ 0.05 atau F hitung $< F$ tabel maka variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

c. Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi bertujuan untuk menunjukkan seberapa besar pengaruh variabel-variabel independen terhadap variabel dependen. Hal ini dapat dilihat pada besarnya koefisien determinasi *ajusted r square* (R^2). Jika nilai R^2 mendekati 0, maka kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan

variabel dependen sangat terbatas atau lemah sebaliknya apabila nilai R^2 mendekati 1 maka kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat kuat atau variabel-variabel independen mampu memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen.

L. Penelitian Terdahulu

1. Triana Srisantyorini, Ana Melinda Alpiani, Nazarwin Saputra, Ma'mun Murod Al-Barbasy, Syaiful Bahri, dan Mahmudin Sudin (2021), "Kesadaran Pengendara Terhadap Perilaku Aman Dalam Berkendara (*Safety Riding*) Sepeda Motor Pada Siswa-Siswi Sekolah Menengah Kejuruan 'X' di Kota Tangerang Selatan" membahas berbagai aspek terkait perilaku aman berkendara (*safety riding*) pada siswa SMK kelas 11. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif untuk mempelajari hubungan antara faktor risiko dan dampaknya terhadap kesehatan. Penelitian ini melibatkan 110 menggunakan kuesioner sebagai alat ukur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dari 7 responden berusia 17 tahun, 81,3% menunjukkan perilaku aman. Tidak ditemukan hubungan antara usia dan perilaku aman berkendara dengan p-value 1,655, 58 responden perempuan, 54,2% berperilaku aman. Tidak ditemukan hubungan antara jenis kelamin dan perilaku aman berkendara dengan p-value 0,472, 44 responden dengan pengetahuan tinggi, 41,1% menunjukkan perilaku aman. hubungan signifikan antara pengetahuan dan perilaku aman berkendara dengan p-value 0,013, 55 responden dengan sikap positif, 51,4% berperilaku aman. Tidak ditemukan hubungan antara sikap dan perilaku aman berkendara dengan p-value 2,712, 38 responden yang memiliki

keterampilan mengemudi baik, 35,5% berperilaku aman. Tidak ditemukan hubungan antara keterampilan mengemudi dan perilaku aman berkendara dengan p-value 0,075, 53 responden yang menggunakan APD lengkap, 49,5% berperilaku aman. Ditemukan hubungan signifikan antara penggunaan alat pelindung diri dan perilaku aman berkendara dengan p-value 0,000.

2. Suwarto, Hartono, dan Lukman (2019), "Pengaruh Rasa Takut Terhadap Profil Perilaku Pengendara Usia Remaja-Studi Dengan Driver Behaviour Questionnaire (DBQ)" dampak rasa takut terhadap perilaku berkendara remaja. Kecelakaan merupakan penyebab utama kematian di kalangan remaja berusia 14 hingga 24 tahun, yang sering dipengaruhi oleh persepsi pengendara. Studi ini bertujuan untuk memahami bagaimana persepsi rasa takut memengaruhi perilaku mengemudi remaja di Kota Semarang dan untuk mengurangi kecelakaan lalu lintas. Responden. Hasil penelitian menunjukkan bahwa persepsi rasa takut tidak memiliki hubungan yang signifikan dengan keterampilan mengemudi, dengan nilai korelasi R square hanya 1,1%. Meskipun rasa takut tidak secara langsung mengurangi kesalahan (*Lapses Dan Errors*) saat berkendara, ia dapat mengurangi niat pengendara remaja untuk melakukan pelanggaran ringan maupun berat..
3. Juniarily. A dan Effendi, E. A. (2022). Kaitan Moral Disengagement dan Aggressive Driving Behavior: Tinjauan Pada Remaja Pengendara Sepeda motor. Penelitian ini menggunakan purposive sampling sebagai teknik pengambilan sampel. Responden penelitian ini adalah remaja (14-19 tahun) pengendara sepeda motor di Kota Palembang yang berjumlah 150 responden.

Instrumen yang digunakan adalah ini *Aggressive Driving Behavior Scale* (ADBS) oleh Houston et al. (2003), Moral Disengagement Scale oleh Bandura et al. (1996). Untuk menganalisis data penelitian menggunakan IBM SPSS 22 for windows. Hasil analisis regresi yang dilakukan, diperoleh nilai R square antara moral disengagement dan aggressive driving behavior sebesar 0,107, nilai F sebesar 17,682, dan nilai signifikansi sebesar 0,000 ($p < 0,005$). Hal tersebut menunjukkan bahwa moral disengagement memiliki peran yang signifikan terhadap aggressive driving behavior.

4. Andar Sri Sumantri (2018) "Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna Stimart "Amni" Semarang" Observasi dilakukan dengan mengamati perilaku pengendara motor "Amin" Semarang, ditemukan banyak pengendara motor dan mobil yang melanggar peraturan lalu lintas. Hasil penelitian pengetahuan dan ketrampilan berkendara mempengaruhi perilaku aman saat berkendara. Pengaruh pengetahuan berkendara tersebut seperti pengetahuan tentang keselamatan berkendara, berlalu lintas, dan pengetahuan tentang pentingnya memeriksa kendaraan terlebih dahulu sebelum bepergian.
5. Sarif, Ahmad Azis, Triafilia Aminuddin, dan Gabriel LSB Pakan (2019) dalam penelitian mereka yang berjudul "Analisis Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Penerapan Sistem Tilang Elektronik Di Kota Makassar" survei dilakukan diberbagai simpang jalan di Kota Makassar. Data dikumpulkan melalui kuesioner yang berisi 20 pertanyaan. Hasil analisis menunjukkan bahwa ketaatan terhadap

aturan lalu lintas dipengaruhi oleh pengetahuan pengendara, kelengkapan jalan, dan cara memperoleh SIM. Pengetahuan tentang aturan lalu lintas dan perangkat pendukung, serta kelengkapan jalan dan proses memperoleh SIM, berkontribusi pada penerapan sistem E-Tilang.

6. Nadira (2020), "Kontrol Diri dan Mencari Sensasi Terhadap Perilaku Mengemudi Agresif Pada Remaja" pengaruh kontrol diri dan pencarian sensasi terhadap perilaku mengemudi agresif pada remaja. Penelitian ini melibatkan 81 siswa SMK Negeri 1 Kaliurang. Analisis menggunakan SPSS 25.0. Hasil penelitian menunjukkan bahwa nilai $F_{hitung} > F_{tabel}$ ($56.738 > 3.12$) dan $p = 0.000$ ($p < 0.05$), dengan koefisien beta (β) = 0.365, $t_{hitung} > t$ tabel ($2.737 > 1.990$), dan $p = 0.009$ ($p < 0.05$) koefisien beta (β) = 0.509, t hitung $>$ t tabel ($3.814 > 1.990$), dan $p = 0.000$ ($p < 0.05$). Kontrol diri dan pencarian sensasi berpengaruh signifikan terhadap perilaku mengemudi agresif
7. Hardini dan Indriyati (2018), "Pengetahuan Dan Pengaruhnya Terhadap Perilaku Berlalu Lintas; Tinjauan Terhadap Pelaku Lalu Lintas Usia Remaja Di SMK YPT 1 Purbalingga" Penelitian ini menggunakan analisis kuantitatif deskriptif dan regresi logistik dengan software realstatistic. Hasil penelitian mengungkapkan bahwa: Tidak memiliki SIM meningkatkan perilaku berlalu lintas yang buruk, pengetahuan yang baik tentang rambu-rambu lalu lintas berkontribusi pada perilaku berlalu lintas yang lebih baik, pengetahuan rendah tentang marka jalan pada usia remaja meningkatkan perilaku berlalu lintas yang tidak baik.

8. Puspoprodo dan Laila (2021), "Studi Pemahaman dan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) pada Remaja dan Usia Produktif di Pulau Jawa" menganalisis pemahaman dan perilaku keselamatan berkendara pada kelompok usia ini. Penelitian deskriptif dengan desain cross sectional dilakukan dari Maret hingga Oktober 2021 dengan 774 responden. Data dianalisis menggunakan uji chi-square dan hasilnya menunjukkan: 54,4% responden memiliki pengetahuan keselamatan berkendara yang baik, 63,7% responden menunjukkan perilaku keselamatan berkendara yang baik, ada hubungan signifikan antara pengetahuan dengan perilaku keselamatan berkendara (COR 2,59; 1,92-3,50).
9. Yendi Fajar Alyandi (2018) mengidentifikasi bahwa faktor manusia merupakan penyebab utama kecelakaan lalu lintas di Indonesia, dengan kontribusi sebesar 89,5%. Dari jumlah tersebut, peran pengemudi menyumbang 82,39% dan pejalan kaki 7,11%, sedangkan faktor kendaraan 4,8%, faktor jalan raya 5,05%, dan faktor lingkungan 0,65%.
10. (Jumadil et al., 2022), Perilaku berkendara, kedisiplinan dan pengetahuan rambu lalu lintas mampu mempengaruhi keselamatan berkendara.
11. (Sabir Gazali et al., 2022), Hubungan perilaku pengendara terhadap kecelakaan lalu lintas berdasarkan hasil uji korelasi pelanggaran ringan (X_1) dan pelanggaran agresif (X_2) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat terhadap keselamatan berkendara (Y).

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, yang berfokus pada menjelaskan hubungan antara variabel dan menguji teori. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif, yang mengikuti proses pengumpulan data melalui kuesioner. Metode kuantitatif, yang dikenal sebagai metode positivistik, didasarkan pada filsafat positivisme. Metode ini termasuk dalam kategori ilmiah karena memenuhi prinsip-prinsip ilmiah yang konkret/empiris, objektif, terukur, rasional, sistematis, dan dapat diulang (*replicable*). (Sugiyono, 2017:23).

Dengan demikian, metode kuantitatif dapat didefinisikan sebagai pendekatan penelitian yang berlandaskan pada filsafat positivisme, digunakan untuk mempelajari populasi atau sampel tertentu. Metode ini melibatkan pengumpulan data melalui instrumen penelitian, analisis data secara kuantitatif/statistik, dan bertujuan untuk menggambarkan serta menguji hipotesis yang telah ditetapkan. Proses ini mencakup pengumpulan data, interpretasi data yang diperoleh, serta penyajian hasil untuk menggambarkan faktor-faktor yang terkait dengan tingkat keselamatan berlalu lintas.

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan membagikan kuesioner secara online menggunakan Google Form kepada responden.

Kuesioner tersebut mencakup bagian mengenai sosio-demografi responden serta persepsi mereka terkait pengetahuan tentang rambu lalu lintas, pelanggaran, kesalahan, dan penyimpangan dalam keselamatan berlalu lintas.

Jenis dan sumber data dalam penelitian ini terdiri dari data primer dan data sekunder. Data primer diperoleh langsung dari objek penelitian melalui instrumen yang telah ditetapkan. Pengumpulan data primer merupakan bagian penting dari proses penelitian, memberikan informasi yang lebih terperinci dan dianggap lebih akurat. Sementara itu, data sekunder adalah data yang sudah tersedia dalam berbagai bentuk, sering kali berupa data statistik atau data yang telah diolah sehingga siap digunakan. Sumber data sekunder biasanya berasal dari kantor pemerintahan, biro jasa data, perusahaan swasta, atau badan lain yang berhubungan dengan penggunaan data. Purhantara (2010).

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Lokasi penelitian merupakan tempat penelitian yang akan dilakukan, lokasi penelitian ini dilakukan di wilayah Kabupaten Enrekang.



Gambar 2.1. Lokasi Kabupaten Enrekang (*Sumber : Google Maps. 2024*).

Penelitian ini akan dilaksanakan secara langsung, dengan rencana pengambilan data selama 1 hingga 2 bulan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk menganalisis hubungan antara kesalahan, penyimpangan, dan pelanggaran serta dampaknya terhadap keselamatan berlalu lintas.

Adapun waktu penelitian yang dilakukan selama ± 2 bulan dimulai pada bulan Juni sampai dengan bulan Juli 2024.

Tabel 1.1. Jadwal pelaksanaan penelitian

No	Uraian Kegiatan	Tanggal dan Bulan 2024					
		Juni				Juli	
		Mig.1	Mig.2	Mig.3	Mig.4	Mig.1	Mig.2
1	Studi Literatur						
2	Pembagian Qusioner						
3	Analisis Data						
4	Asistensi Data ke Pembimbing						
5	Penyusunan Hasil						

D. Populasi dan Sampel

Menurut Suharyani (2003:46), populasi adalah keseluruhan anggota dari suatu kelompok atau ekosistem. Sementara itu, Sugiono (2009:115) mendefinisikan populasi sebagai wilayah generalisasi yang terdiri dari objek atau subjek dengan kualitas tertentu yang ditetapkan oleh peneliti untuk kemudian ditarik kesimpulannya. Sampel, menurut Suharyadi (2003:48), adalah bagian atau proporsi dari populasi yang menjadi fokus kajian atau perhatian.

Dalam penelitian ini, populasi yang diteliti adalah generasi Z, yaitu individu yang lahir antara tahun 1997 dan 2012. Berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Enrekang, jumlah populasi generasi Z adalah 77.870 jiwa. Penulis menggunakan metode *Accidental Sampling* untuk menentukan jumlah sampel. Menurut Sugiono (2009:85), metode *Accidental Sampling* adalah teknik pengumpulan sampel berdasarkan kebetulan, yaitu memilih responden yang secara kebetulan ditemui oleh peneliti dan memenuhi kriteria yang ditetapkan untuk menjadi sumber data.

Berdasarkan waktu dan biaya penelitian yang tersedia, penentuan jumlah sampel dalam studi ini mengikuti metode yang dijelaskan oleh Hair et al. (2010), yang menyarankan agar jumlah sampel berkisar antara lima hingga sepuluh kali jumlah item pertanyaan.

$N = (5 \text{ sampai } 10 \times \text{jumlah indikator yang di gunakan.})$

$N = 10 \times 20 = 200$

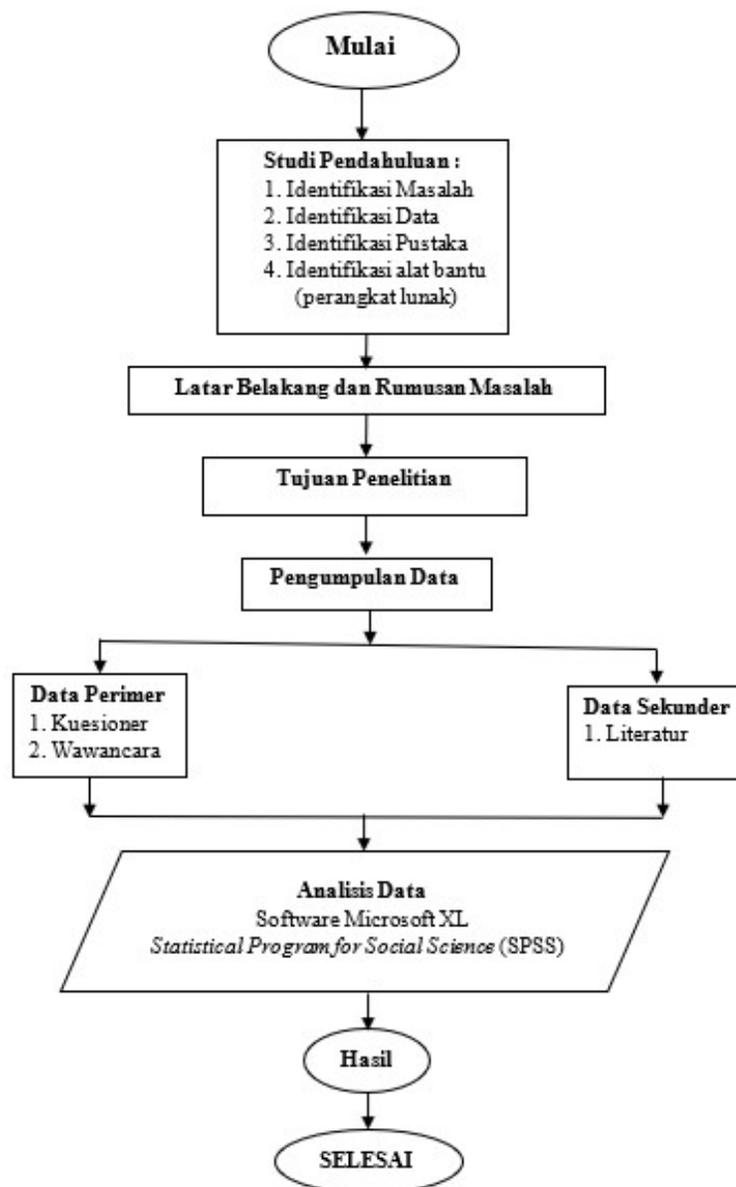
Berdasarkan ketentuan di atas dan jumlah seluruh indikator dalam tiap-tiap variabel, maka penulis menentukan jumlah sampel sejumlah 200 Responden atau sample.

E. Metode Analisis Data

Metode analisis data dalam penelitian ini melibatkan penggunaan analisis data kuantitatif dengan bantuan perangkat lunak *Microsoft Excel* dan SPSS (*Statistical Program for Social Science*). Proses analisis data mencakup pengorganisasian data, pengidentifikasian pola dan kategori, serta perumusan hipotesis berdasarkan data

tersebut. Analisis kuantitatif menggunakan perhitungan analisis regresi linear berganda untuk mengolah data yang dikumpulkan, dengan tujuan mengukur besarnya pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen.

F. Bagan Alur Penelitian



BAB IV

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Karakteristik Responden

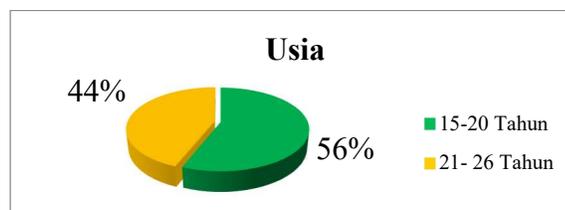
Karakteristik responden dikelompokkan berdasarkan usia, jenis kelamin, kepemilikan sim khususnya SIM C, pengalaman berkendara, durasi berkendara setiap harinya, riwayat kecelakaan, jenis kecelakaan, dan riwayat terkena razia atau tilang. Untuk memperjelas mengenai karakteristik responden dalam penelitian ini telah disajikan sebagai berikut.

a. Usia Responden

Usia responden didalam penelitian ini adalah remaja yang tergolong dalam generasi Z yang lahir pada rentang tahun 1997-2012, selengkapnya dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4.1. Usia Responden (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Usia	Jumlah	Persentase %
15-20 Tahun	112	56%
21- 26 Tahun	88	44%
Jumlah	200	100%



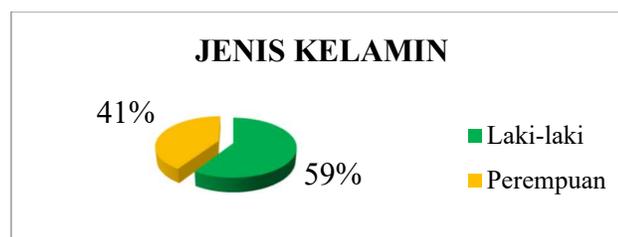
Gambar 4.1. Diagram Usia Responden (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data karakteristik responden berdasarkan usia yang terdapat pada tabel 4.1. dan gambar 4.1. usia responden di kelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu dengan rentang 15-20 tahun dan 21- 26 tahun. Dimana jumlah remaja yang menjadi responden dalam penelitian ini dengan rentang usia 15-20 Tahun adalah sejumlah 112 orang dengan persentase 56%, sedangkan jumlah remaja dengan rentang usia 21-26 tahun adalah 88 orang dengan persentase 44%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja yang berusia 15-20 sejumlah 112 tahun dengan nilai persentase 56%.

b. Jenis Kelamin

Tabel 4.2 Jenis Kelamin (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase %
Laki-laki	118	59 %
Perempuan	82	41 %
Jumlah	200	100 %



Gambar 4.2. Diagram Jenis Kelamin (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

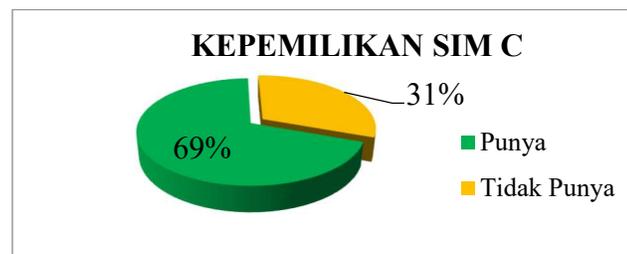
Dari data karakteristik responden berdasarkan jenis kelamin yang terdapat pada tabel 4.2. dan gambar 4.2. Jumlah remaja yang menjadi responden dalam penelitian ini berdasarkan jenis kelamin laki-laki adalah sejumlah 118 orang dengan

persentase 59%, sedangkan jumlah remaja dengan jenis kelamin perempuan adalah 82 orang dengan persentase 41%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja laki-laki sejumlah 118 orang dengan nilai persentase 59%.

c. Kepemilikan SIM C

Tabel 4.3. Kepemilikan SIM C (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Kepemilikan Sim C	Jumlah	Persentase %
Punya	138	69 %
Tidak Punya	62	31 %
Jumlah	200	100 %



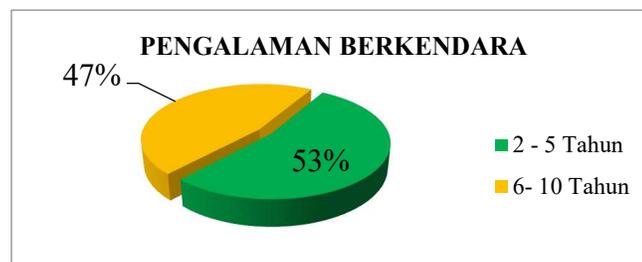
Gambar 4.3. Diagram Kepemilikan SIM C (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data karakteristik responden berdasarkan Kepemilikan SIM C yang terdapat pada tabel 4.3. dan gambar 4.3. Jumlah remaja yang menjadi responden dalam penelitian ini yang memiliki SIM C adalah sejumlah 138 orang dengan persentase 69%, sedangkan jumlah remaja yang tidak memiliki SIM C sejumlah 62 orang dengan persentase 31%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja yang telah memiliki SIM C dengan jumlah 138 orang dengan nilai persentase 69%.

d. Pengalama Berkendara

Tabel 4.4. Pengalaman Berkendara (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Pengalaman Berkendara	Jumlah	Persentase %
2 - 5 Tahun	107	53
6- 10 Tahun	93	47
Jumlah	200	100

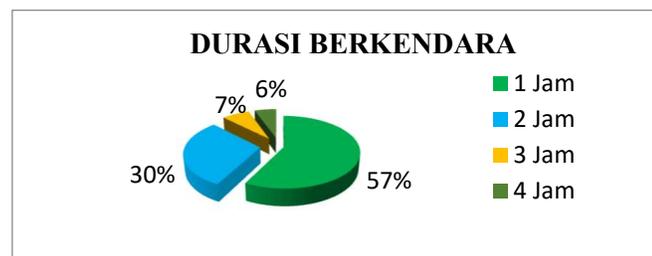
**Gambar 4.4.** Diagram Pengalaman Berkendara (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data karakteristik responden berdasarkan pengalaman berkendara yang terdapat pada tabel 4.4. dan gambar 4.4. Pengalaman berkendara responden di kelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu dengan rentang 2-5 tahun dan 6-10 tahun. Dimana jumlah remaja yang menjadi responden dalam penelitian ini dengan rentang pengalaman berkendara 2-5 tahun adalah sejumlah 107 orang dengan persentase 53%, sedangkan jumlah remaja dengan rentang pengalaman berkendara 6-10 tahun adalah 93 orang dengan persentase 47%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja yang memiliki pengalaman berkendara selama 2-5 tahun dengan jumlah 107 orang nilai persentase 53%.

e. Durasi Berkendara Jam/Hari

Tabel 4.5. Durasi Berkendara Jam/Hari (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Durasi Berkendara	Jumlah	Persentase %
1 Jam	115	57 %
2 Jam	60	30 %
3 Jam	14	7 %
4 Jam	11	6 %
Jumlah	200	100 %

**Gambar 4.5.** Diagram Durasi Berkendara Jam/Hari (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

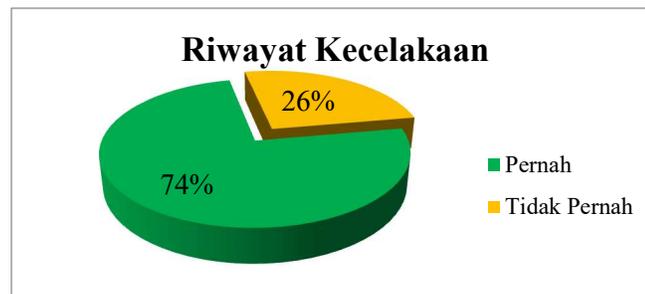
Dari data karakteristik responden berdasarkan durasi berkendara yang terdapat pada tabel 4.5. dan gambar 4.5. Durasi berkendara responden di kelompokkan menjadi 4 kategori yaitu dengan durasi berkendara 1 jam, durasi berkendara 2 jam, durasi berkendara 3 jam, dan durasi berkendara 4 jam. Dimana jumlah remaja yang menjadi responden dalam penelitian ini dengan durasi berkendara 1 jam sejumlah 115 orang dengan persentase 57%, durasi berkendara 2 jam sejumlah 60 orang dengan persentase 30%, durasi berkendara 3 jam sejumlah 14 orang dengan persentase 7%, sedangkan durasi berkendara 4 jam sejumlah 11 orang dengan persentase 6%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini

sebagian besar adalah remaja dengan durasi berkendara 1 jam setiap hari dengan jumlah 115 orang dengan nilai persentase 57%.

f. Riwayat Kecelakaan

Tabel 4.6. Riwayat Kecelakaan (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Riwayat Kecelakaan	Jumlah	Persentase %
Pernah	149	74 %
Tidak Pernah	51	26 %
Jumlah	200	100



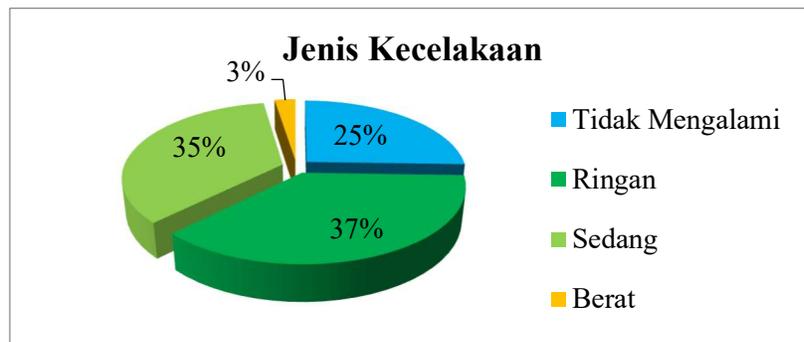
Gambar 4.6. Diagram Riwayat Kecelakaan (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data karakteristik responden berdasarkan riwayat kecelakaan yang terdapat pada tabel 4.6. dan gambar 4.6. Responden dalam penelitian ini berdasarkan riwayat pernah mengalami kecelakaan adalah sejumlah 149 orang dengan persentase 74%, sedangkan jumlah remaja yang tidak pernah mengalami kecelakaan adalah 51 orang dengan persentase 26%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja yang memiliki riwayat kecelakaan lalulintas dengan jumlah 149 orang dengan nilai persentase 53%. Tingkat kecelakaan pada responden selanjutnya akan dibahas sebagai berikut.

g. Jenis Kecelakaan

Tabel 4.7. Jenis Kecelakaan (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Jenis Kecelakaan	Jumlah	Persentase %
Tidak Mengalami	51	25%
Ringan	74	37%
Sedang	70	35%
Berat	5	3%
Jumlah	200	100%

**Gambar 4.7.** Jenis Kecelakaan (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data karakteristik responden berdasarkan jenis kecelakaan yang terdapat pada tabel 4.7. dan gambar 4.7. Jenis kecelakaan di kelompokkan menjadi 4 kategori yaitu responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan, kecelakaan ringan, kecelakaan sedang sampai kecelakaan berat. Jumlah responden yang tidak pernah mengalami kecelakaan sejumlah 51 orang dengan nilai persentase 25%, responden yang pernah mengalami kecelakaan ringan sejumlah 74 orang dengan nilai persentase 37%, responden yang pernah mengalami kecelakaan sedang sejumlah 70 orang dengan nilai persentase 35%, responden yang pernah mengalami kecelakaan berat sejumlah 5 orang dengan nilai persentase 3%. Dengan demikian dapat disimpulkan

bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja yang pernah mengalami kecelakaan ringan dengan jumlah 74 orang dengan nilai persentase 37%.

h. Riwayat Terkena Tilang Atau Razia

Tabel 4.8. Riwayat Tilang Atau Razia (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Riwayat Tilang/Razia	Jumlah	Persentase %
Pernah	93	46 %
Tidak Pernah	107	54 %
Jumlah	200	100 %



Gambar 4.8. Diagram Riwayat Tilang Atau Razia (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data karakteristik responden berdasarkan riwayat terkena tilang yang terdapat pada tabel 4.8. dan gambar 4.8. Riwayat terkena tilang atau razia pada responden di kelompokkan menjadi 2 kelompok yaitu responden yang pernah terkena tilang atau razia dan responden yang tidak pernah terkena tilang atau razia. Dimana jumlah remaja responden dalam penelitian ini yang pernah terkena tilang atau razia adalah sejumlah 93 orang dengan persentase 46%, sedangkan jumlah remaja yang tidak pernah terkena tilang atau razia adalah sejumlah 107 orang dengan persentase

54%. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dari 200 responden didalam penelitian ini sebagian besar adalah remaja yang tidak pernah terkena tilang atau razia dengan jumlah 107 orang dengan nilai persentase 54%.

B. Pengetahuan Terhadap Rambu- Rambu Lalu Lintas

Pengetahuan terhadap indikator lalu lintas atau rambu-rambu lalu lintas dilakukan untuk mengetahui tingkat pemahaman atau pengetahuan remaja yang menjadi responden dalam penelitian ini dengan memberikan butir pertanyaan yang berisikan gambar indikator atau rambu rambu lalu lintas. Penilaian pengetahuan dilakukan dengan cara dimana setiap jawaban yang benar diberikan poin 1 sedangkan untuk jawaban yang salah diberikan poin 0 dengan menggunakan rumus sebagai berikut.

$$N = \frac{Sp}{Sm} \times 100\% \dots\dots\dots(6)$$

Dimana :

N = Nilai Pengetahuan

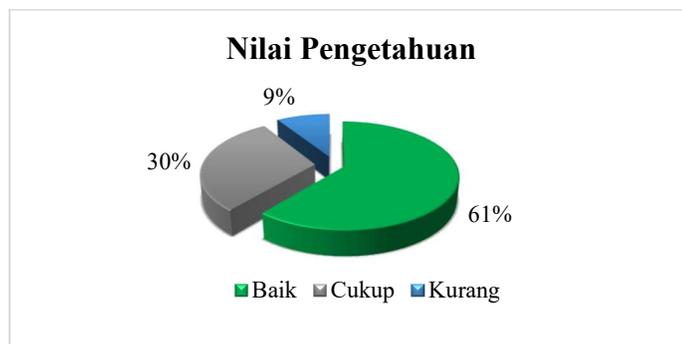
Sp = Skor yang di dapat

Sm = Skor tertinggi

Selanjutnya dilakukan iterpretasi untuk mengetahui tingkat pengetahuan responden dengan acuan apabila nilai yang di peroleh <50 artinya tingkat pengetahuan kurang, apabila nilai yang diperoleh 50-60 artinya tingkat pengetahuan cukup dan apabila nilai yang di peroleh berada pada rentang 70-100 artinya tingkat pengetahuan baik. Pengetahuan remaja mengenai rambu-rambu lalulintas didalam penelitian ini selanjutnya dapat dilihat sebagai berikut.

Tabel 4.9. Pengetahuan Tentang Rambu-Rambu lalu lintas (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Pengtahuan	Rentang	Jumlah	Persentase %
Baik	70 - 100	122	61%
Cukup	50 - 60	60	30 %
Kurang	< 50	18	9 %
Jumlah		200	100 %



Gambar 4.9. Diagram Tingkat Pengetahuan Terhadap Rambu-Rambu lalulintas (Sumber : *Data Primer Setelah Diolah*)

Dari data mengenai tingkat pengetahuan responden terhadap rambu-rambu lalu lintas yang terdapat pada tabel 4.9. dan gambar 4.9. Tingkat Pengetahuan dikelompokkan menjadi 3 kategori yaitu baik, cukup dan kurang. Jumlah responden yang memperoleh nilai dalam kategori baik sejumlah 122 orang dengan nilai persentase 61%, responden yang memperoleh nilai dalam kategori cukup sejumlah 60 orang dengan nilai persentase 31%, sedangkan responden yang memperoleh nilai dalam kategori kurang sejumlah 18 orang dengan nilai persentase 9%. Dengan demikian diketahui bahwa dari 200 responden sebagian besar adalah responden yang telah mengetahui rambu-rambu lalu lintas dengan kategori baik dengan jumlah 122 orang dengan nilai persentase 61%.

C. Uji Validitas

Pengujian dilakukan dengan uji koefisien korelasi *Pearson Produk Momen Corelation*, dengan tingkat signifikansi 0,05 ($df = (N-2)$) untuk menentukan nilai r_{tabel} dalam penelitian ini dilakukan dengan cara $df = 200-2=198$ jadi r_{tabel} dalam penelitian ini yaitu $r_{tabel} = 0.1388$. dengan tingkat kepercayaan ($\alpha = 5\%$). Apabila koefisien korelasi *Product Moment* $r_{hitung} > r_{tabel}$, atau nilai signifikansi ≤ 0.05 maka dikatakan valid namun apabila, nilai *Product Moment* $r_{hitung} < r_{tabel}$, atau nilai signifikansi ≥ 0.05 maka dikatakan tidak Valid. Selengkapnya sebagai berikut.

Tabel 4.10. Uji Validitas (Sumber : Hasil Olah Data SPSS)

Variabel	Pertanyaan	r_{tabel}	r_{hitung}	Sig	$\alpha = 5\%$	Status
Pelanggaran dalam Berjalan Lintas (X_1)	Tidak Menggunakan alat pelindung kepala (Helm)	0.1388	0.641	0.000	0.05	Valid
	Tidak menggunakan sperpat yang lengkap.	0.1388	0.641	0.000	0.05	Valid
	Tidak mematuhi persinyalan rambu lalu lintas.	0.1388	0.631	0.000	0.05	Valid
	Berboncengan lebih dari dua orang.	0.1388	0.637	0.000	0.05	Valid
	Mengendarai sepeda motor melebihi batas kecepatan.	0.1388	0.577	0.000	0.05	Valid
Kesalahan dalam Berjalan Lintas (X_2)	Tidak melihat spion sebelum bermanuver	0.1388	0.585	0.000	0.05	Valid
	Berbelok tanpa menghidupkan lampu sen/weser	0.1388	0.615	0.000	0.05	Valid
	Tidak menjaga jarak aman dengan kendaraan yang ada di depan	0.1388	0.652	0.000	0.05	Valid
	Tidak memperhatikan keadaan yang keluar masuk di persimpangan.	0.1388	0.652	0.000	0.05	Valid
	Menyalip kendaraan lain di tikungan	0.1388	0.615	0.000	0.05	Valid

Variabel	Pertanyaan	r _{tabel}	r _{hitung}	Sig	$\alpha = 5\%$	Status
Penyimpangan dalam Berlalu Lintas (X ₃)	Menggunakan alat komunikasi (HP) saat berkendara	0.1388	0.714	0.000	0.05	Valid
	Berkendara di saat kondisi sakit/tidak sehat	0.1388	0.619	0.000	0.05	Valid
	Tidak berkonsentrasi/fokus pada saat berkendara	0.1388	0.660	0.000	0.05	Valid
	Mengendarai kendaraan dengan cara berantraksi (freestyler/mengangkat roda depan)	0.1388	0.523	0.000	0.05	Valid
	Berkendara di saat kondisi tidak stabil	0.1388	0.600	0.000	0.05	Valid
Keselamatan Berlalulintas (Y)	Sebelum berkendara melakukan pengecekan pada kendaraan anda	0.1388	0.586	0.000	0.05	Valid
	Saat mengendarai sepeda motor, menggunakan alat pelindung diri	0.1388	0.623	0.000	0.05	Valid
	Selalu menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara	0.1388	0.657	0.000	0.05	Valid
	Rutin melakukan perawatan seped motor minimal 1 bulan/kali	0.1388	0.686	0.000	0.05	Valid
	Berboncengan tidak lebih dari satu orang saat berkendara	0.1388	0.622	0.000	0.05	Valid

Berdasarkan hasil uji koefisien korelasi *Pearson Produk Momen Correlation* yang tertera pada tabel 4.10. diatas dapat diketahui bahwa setiap butir pernyataan yang ada di dalam variabel-variabel penelitian dinyatakan valid. Hasil perhitungan seluruh butir pertanyaan di dalam setiap variabel koefisien korelasi *Product Momen* dimana diketahui nilai r_{hitung} lebih besar daripada r_{tabel} ($r_{hitung} > r_{tabel}$) dengan nilai signifikan seluruh item 0.000 lebih kecil daripada 0.05 ($0.000 < 0.05$). Jadi dapat di simpulkan bahwa setiap item atau butir pertanyaan dalam setiap varibel penelitian

dinyatakan valid dan dapat dilanjutkan ke tahap pengujian selanjutnya yaitu uji *reabilitas*.

D. Uji Reliabilitas

Menurut Ghozali, I. (2016). Suatu konstruk atau variabel dapat dikatakan reliabel apabila nilai Cronbach's Alpha > 0.60 dan mendekati 1 berarti memiliki tingkat reliabilitas yang sangat tinggi, apabila nilai Cronbach Alpha's < 0.60 berarti memiliki tingkat reliabilitas sedang, dan penelitian tersebut dianggap kurang reliabel apabila nilai Cronbach Alpha's < 0.20 atau mendekati 0.00. Syarat pengujian reliabilitas hanya dilakukan untuk item pertanyaan yang telah lolos uji validitas, adapun uji reliabilitas dalam penelitian ini selengkapnya sebagai berikut.

Tabel 4.11. Uji Reliabilitas. (Sumber : *Hasil Olah Data SPSS*)

Variabel	Crombach's Alpha	Status
Pelanggaran dalam Berlalu Lintas (X ₁)	0.609	Reliabel
Kesalahan dalam Berlalu Lintas (X ₂)	0.603	Reliabel
Penyimpangan dalam Berlalu Litas (X ₃)	0.608	Reliabel
Keselamatan Berlalulintas (Y)	0.616	Reliabel

Hasil uji reliabiitas yang terdapat pada tabel 4.11. Masing masing variabel memiliki nilai combach' alpha lebih dari 0,60 jadi dapat ditarik kesimpulan bahwa variabel- variabel tersebut reliabel dan dapat di lanjutkan ke tahap pengujian selanjutnya.

E. Uji Multikolinieritas

Untuk menguji multikolinieritas yaitu dengan melihat nilai *Variance Infation Factor* masing masing variabel independen jika nilai *Variance Infation Factor* <10 maka dapat di simpulkan data bebas dari gejala multikolonieritas dan jika nilai *Variance Infation Factor* > 10 maka terdapat multikolonieritas.

Tabel 4.12. Uji Multikolonieritas Data. (Sumber : *Hasil Olah Data SPSS*)

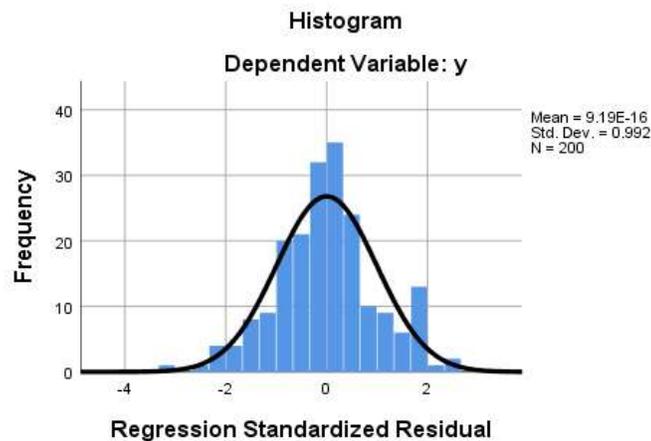
		Coefficients ^a						
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
Model		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	7.272	1.628		4.465	.000		
	x1	.230	.055	.261	4.142	.000	.997	1.003
	x2	.220	.057	.243	3.844	.000	.990	1.010
	x3	.233	.053	.275	4.353	.000	.991	1.009

a. Dependent Variable: y

Hasil pengujian yang terdapat pada tabel 4.13. di atas menunjukkan nilai *Variance Infation Factor* (VIF) dari semua variabel independen memiliki nilai lebih kecil dari 10. Variabel Pelanggaran (X_1) memiliki nilai VIF 1.003 lebih kecil dari pada 10 ($1,003 < 10$), variabel kesalahan (X_2) juga memiliki nilai VIF 1.010 lebih kecil daripada 10 ($1,010 < 10$), sama halnya dengan variabel penyimpangan (X_3) dengan nilai VIF 1.009 lebih kecil dari 10 ($1,009 < 10$).

Uji multikolonieritas juga dapat dilakukan dengan melihat nilai *Tolerance Value* jika nilai *tolerance value* lebih besar daripada 0.1 berarti data bebas dari gejala

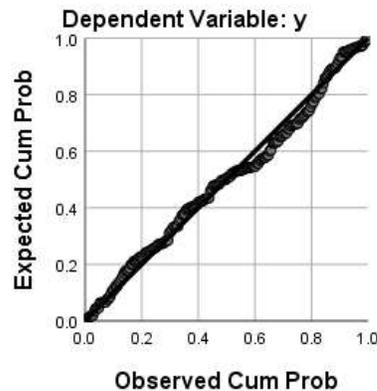
multikolonieritas dan apabila nilai tolerance value lebih kecil dari 0.1 artinya terdapat multikolonieritas. Dengan mengacu pada asumsi tersebut dan melihat hasil perhitungan yang terdapat pada tabel 4.12., dengan nilai masing-masing variabel lebih besar daripada 0.1 maka dapat disimpulkan bahwa data bebas dari gejala multikolonieritas selanjutnya persebaran data dapat di lihat pada gambar diagram brikut.



Gambar 4.10. Diagram Regresion Standarized Risidual (Sumber : *Hasil Olahdata SPSS*)

Berdasarkan gambar 4.10. Diagram Regresion Standarized Risidual hampir semua persebaran data mengikuti garis Regresion Standarized Risidual berarti dapat ditarik kesimpulan bahwa persebaran data normal selanjutnya juga dapat dilihat pada gambar P-P Plot of Regresion Standardized Rsidual di bawah ini.

Normal P-P Plot of Regression Standardized Residual



Gambar 4.11. Diagram P-P Plot Of Regression Standarized Residual (Sumber : *Hasil Olahdata SPSS*)

Dari gambar 4.11. Diagram P-P Plot Of Regression Standarized Residual dapat dilihat bahwa persebaran data mengikuti garis lurus diagonalnya sehingga kesimpulannya adalah data berdistribusi normal dan dapat dilanjutkan kepada tahap pengujian selanjutnya yaitu pengujian regresi linear berganda.

F. Analisis Regresi Linear Berganda

Analisis regresi linear berganda dilakukan untuk menguji pengaruh variabel-variabel independen yaitu pelanggaran, kesalahan, dan penyimpangan terhadap variabel dependen yaitu keselamatan berlalu lintas pengendara sepeda motor roda dua generasi Z. Regresi linear berganda dilakukan apabila jumlah variabel penelitian lebih dari satu variabel dan telah dilakukan beberapa tahapan pengujian sebelumnya dan data dinyatakan memenuhi syarat untuk di lakukan pengujian regresi linear berganda. Adapun tahapan dalam pengujian regresi linear berganda adalah sebagai berikut.

1. Uji statistik T (Uji Parsial)

Menurut Ghozali (2016). Kriteria pengambilan keputusan dalam pengujian ini adalah jika nilai p value < 0.05 maka variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, sebaliknya apabila nilai p value ≥ 0.5 maka variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Uji t juga dilakukan dengan membandingkan nilai t_{hitung} dengan nilai t_{tabel} apabila nilai $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, sebaliknya apabila nilai $t_{hitung} < t_{tabel}$ artinya variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Untuk mencari nilai t tabel digunakan rumus berikut:

$$t_{tabel} = df = n - k$$

dimana :

df = Derajat kebebasan (5% = 0.05)

n = Jumlah Sample

k = Jumlah Seluruh Variabel

Jadi :

$$df = n - k = 200 - 4 = 196$$

$$t_{tabel} = 1,972.$$

Sehingga di peroleh nilai *degree of freedom (df)*, probability 5% (0.05) uji dua sisi 5% : 2 (0.025) yaitu $t_{tabel} = 1,972$.

Uji t secara parsial dilakukan dengan menggunakan rumus :

$$t_{hitung} = \frac{b_i}{S_{b_i}} \dots\dots\dots(7)$$

Dimana :

b_i = Koefisien regresi variabel

S_{b_i} = Standar error koefisien regresi

$$t_{hitung_{X_1}} = \frac{0,234}{0.551}$$

$$t_{hitung_{X_1}} = 4,251$$

Sehingga diperoleh nilai t_{hitung} seperti pada tabel di bawah ini :

Tabel 4.13. Uji T (Parsial). (Sumber : Hasil Olah Data SPSS)

Model		Coefficients ^a				
		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
B	Std. Error	Beta				
1	(Constant)	7.266	1.655		4.391	.000
	X1	.234	.055	.269	4.251	.000
	X2	.214	.057	.239	3.782	.000
	X3	.235	.054	.276	4.360	.000

a. Dependent Variable: Y

Hasil analisis data yang ada pada tabel 4.13. Diketahui bahwa nilai t_{hitung} variabel pelanggaran (X_1) adalah 4,251 lebih besar dari nilai t_{tabel} yaitu 1,972 ($4,251 > 1,972$) dengan nilai signifikansi 0.000 lebih kecil dari 0.05 ($0.000 < 0.05$), nilai t_{hitung} variabel kesalahan (X_2) adalah 3,782 lebih besar dari nilai t_{tabel} yaitu 1,972 ($3,728 > 1,972$) dengan nilai signifikansi 0.000 lebih kecil dari 0.05 ($0.000 < 0.05$), dan nilai t_{hitung} variabel penyimpangan (X_3) adalah 4,360 lebih besar dari nilai t_{tabel} yaitu 1,972

(4,360 > 1,972) dengan nilai signifikansi 0.000 lebih kecil dari 0.05 (0.000 < 0.05). Berdasarkan dasar pengambilan keputusan untuk uji t dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen yaitu keselamatan berlalu lintas, adapun persamaan regresi adalah sebagai berikut :

$$Y = 7,266 + 0,234 (X_1) + 0,214 (X_2) + 0,235 (X_3).$$

2. Uji F (Simultan)

Menurut Ghozali (2016) kriteria pengambilan keputusan dalam pengujian yang menggunakan *p value* atau F_{hitung} adalah jika $p \text{ value} < 0.05$ atau $F_{hitung} \geq F_{tabel}$ maka variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen, sebaliknya apabila nilai $p \text{ value} \geq 0.05$ atau $F_{hitung} < F_{tabel}$ maka variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Langkah-langkah dalam mencari nilai F_{tabel} adalah sebagai berikut :

$$F_{tabel} = (k ; n - k)$$

Dimana :

k = Jumlah seluruh Variabel

n = Jumlah Responden

Jadi :

$$F_{tabel} = df_1 = k - 1 = 4 - 1 = 3$$

$$df_2 = n - k = 200 - 4 = 196$$

Sehingga di peroleh nilai degree of freedom (*df*), probability 5% (0.05) uji dua sisi 5% : 2 = 2,5% (0.025) yaitu $F_{tabel} = 3,183$ Hasil uji F secara simulltan selanjutnya dapat dilihat pada tabel berikut:

Tabel 4.14. Uji F (Simultan). (Sumber : Hasil Olah Data SPSS)

ANOVA ^a						
Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	409.777	3	136.592	18.296	.000 ^b
	Residual	1463.243	196	7.466		
	Total	1873.020	199			

a. Dependent Variable: Y

b. Predictors: (Constant), X3, X1, X2

Hasil analisis uji F secara simultan pada tabel 4.14. dapat diketahui bahwa nilai F_{hitung} adalah 18,296 lebih besar dari nilai F_{tabel} yaitu 3,183 ($18,296 > 3,183$) dengan signifikansi 0.000 lebih kecil daripada 0.05 ($0.000 < 0.05$). Berdasarkan dasar pengambilan keputusan untuk uji F secara simultan maka dapat disimpulkan bahwa variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Selanjutnya dilakukan pengujian koefisien determinasi.

3. Uji Koefisien Determinasi

Jika nilai *R Square* mendekati 0, maka kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas atau lemah sebaliknya apabila nilai *R Square* mendekati 1 maka kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat kuat atau variabel-variabel independen mampu

memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen.

Berikut adalah hasil uji Koefisien determinasi

Tabel 4.15. Uji Koefisien Determinasi. (Sumber : *Hasil Olah Data SPSS*)

Model Summary				
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	.798 ^a	.636	.631	1.093

a. Predictors: (Constant), x3, x1, x2

Hasil uji koefisien determinasi pada tabel 4.15. dapat di ketahui bahwa nilai *R Square* adalah 0.636 hampir mendekati 1, jadi dapat di tarik kesimpulan bahwa kemampuan variabel independen untuk memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen kuat.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. Kesimpulan

1. Karakteristik pengendara roda dua pada kalangan remaja generasi Z di Kabupaten Enrekang yaitu karakteristik responden berdasarkan usia didalam penelitian ini adalah remaja yang berusia 15-20 tahun dengan jumlah 112 dan nilai persentase 56%, berdasarkan jenis kelamin adalah mayoritas remaja laki-laki sejumlah 118 orang dengan nilai persentase 59%, kepemilikan SIM C adalah remaja yang telah memiliki SIM C dengan jumlah 138 orang dengan nilai persentase 69%, pegalaman berkendara adalah remaja yang memiliki pengalaman berkendara selama 2-5 tahun dengan nilai persentase 53%, durasi berkendara adalah remaja dengan durasi berkendara 1 jam setiap hari dengan jumlah 115 orang dengan nilai persentase 57%, riwayat kecelakaan adalah remaja yang memiliki riwayat kecelakaan lalulintas dengan jumlah 149 orang dengan nilai persentase 53%, dengan jenis kecelakaan adalah remaja yang pernah mengalami kecelakan ringan dengan jumlah 74 orang dengan nilai persentase 37%, berdasarkan pengaruh lingkungan dimana sebagian besar adalah responden yang di berikan masukan atau nasehat oleh orang tua agar berhati-hati dalam berkendara sejumlah 190 orang dengan nilai persentase 95%, responden yang di berikan masukan atau nasehat oleh teman agar berhati-hati dalam berkendara sejumlah 101 orang dengan nilai persentase 50%, dan karakteristik responden berdasarkan riwayat

terkena tilang atau razia adalah remaja yang tidak pernah terkena tilang atau razia dengan jumlah 107 orang dengan nilai persentase 54%.

2. Tingkat pemahaman remaja generasi Z terhadap rambu-rambu lalulintas diketahui bahwa dari 200 responden sebagian besar adalah responden yang telah mengetahui rambu-rambu lalu lintas dengan kategori baik dengan jumlah 122 orang dengan nilai persentase 61%.
3. Pengaruh variable pelanggaran (X_1), kesalahan (X_2), dan penyimpangan (X_3) terhadap keselamatan berlalu lintas (Y) pada remaja generasi Z, hasil uji t secara parsial dapat disimpulkan bahwa variabel-variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen yaitu keselamatan berlalu lintas dan hasil uji f secara simultan variabel-variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

B. Saran

Adapun saran peneliti dengan adanya penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Saran penulis untuk pihak terkait agar memperhatikan pendidikan yang berkaitan dengan keselamatan lalu lintas bagi generasi muda kiranya dapat menambah pengetahuan juga sebagai upaya menurunkan angka kecelakaan lalu lintas khususnya pada tingkat remaja.
2. Diharapkan penelitian ini menjadi bahan referensi untuk penelitian selanjutnya, memberikan inovasi baru, menambah wawasan serta bermanfaat bagi masyarakat maupun instansi terkait.

DAFTAR PUSTAKA

- Agus Aji Samekto. (2014). Banyak Pengendara Berkendara Dengan Keadaan Tidak Konsentrasi. XVII(September), 111–124.
- Arikunto, S. (2007). Manajemen penelitian. Jakarta: Rineka Cipta
- Basuki, R., & KPKNL, P. (2021). Generasi Milenial Dan Generasi Kolonial. 2, 14262. <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/>
- BPS Kabupaten, Enrekang. (2024). Catalogue : 1102001.7316. Kabupaten Enrekang Dalam Angka 2024, 49. <https://enrekangkab.bps.go.id/publikasi.html>
- Dinas Perhubungan, R. I. (2005). Direktorat Jenderal Perhubungan Darat Direktorat Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Subdit Keselamatan LLAJ.
- Gazali, S., & Fadly, I. (2022). Perilaku Pengendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas di Kabupaten Barru. *Jurnal Karajata Engineering*, 2(1), 9-18.
- Ghozali, I. (2016). Desain penelitian kuantitatif dan kualitatif: untuk akuntansi, bisnis, dan ilmu sosial lainnya.
- Jumadil, H. Mustakim (2022). Analisis Keselamatan Lalu Lintas Berdasarkan Pemahaman Berkendara Terhadap Simbol Rambu Lalu Lintas (Studi Kasus: Data'E, Lainungan, Kabupaten Sidenreng Rappang). *Jurnal Karajata Engineering*, 2(2), 1-9.

- Fuller, R. (2005). Towards a general theory of driver behaviour. *Accident Analysis and Prevention*, 37(3), 461–472. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2004.11.003>
- Marully, A. (2021). Analisis Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengguna Sepeda Motor Di Ruas Jalan Brigjen Sudiarto. 8–45.
- Rosolino, V., Teresa, I., Vittorio, A., Carmine, F. D., Antonio, T., Daniele, R., & Claudio, Z. (2014). Road Safety Performance Assessment: A New Road Network Risk Index for Info Mobility. *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, 111, 624–633. <https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2014.01.096>
- Saputra, A. D. (2018). Studi Tingkat Kecelakaan Lalu Lintas Jalan di Indonesia Berdasarkan Data KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi) dari Tahun 2007-2016. *Warta Penelitian Perhubungan*, 29(2), 179. <https://doi.org/10.25104/warlit.v29i2.557>
- Sudijono, A. (2008). *Pengantar Statistik Pendidikan*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada
- Soekanto, S. (1977). Number 6 Article 6 Part of the Administrative Law Commons, Comparative and Foreign Law Commons, Constitutional Law Commons, Criminal Law Commons, and the Natural Resources Law Commons Recommended Citation Recommended Citation Soekanto. In *Jurnal Hukum & Pembangunan* (Vol. 7, Issue 6).

<https://scholarhub.ui.ac.id/jhp> Available at: <https://scholarhub.ui.ac.id/jhp/vol7/iss6/6>

Suana, I., & Surya, J. (2024). Penerapan Logika Fuzzy Tsukamoto Berbasis Web Untuk Klasifikasi Daerah Rawan Kecelakaan Di Kota Jambi. *FORTECH (Journal of Information Technology)*, 8(1), 20–26.

<https://doi.org/10.53564/fortech.v8i1.1211>

Undang-Undang, No.22, T. 200. (2009). Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan., 19(19), 19.

https://www.perhubungan.jatengprov.go.id/assets/upload/files/Undang-Undang-No_-22-tahun-2009-Tentang-Lalulintas.pdf

Vivoli, R., Bergomi, M., Rovesti, S., Bussetti, P., & Guaitoli, G. M. (2006). <Biological and behavioral factors affecting.pdf>. 1992, 69–73.

Wulandari, Y., & Kristiawan, M. (2017). Strategi Sekolah Dalam Penguatan Pendidikan Karakter Bagi Siswa Dengan Memaksimalkan Peran Orang Tua. *JMKSP (Jurnal Manajemen, Kepemimpinan, Dan Supervisi Pendidikan)*, 2(2), 290–303. <https://doi.org/10.31851/jmksp.v2i2.1477>