



Studi Perilaku Pengendara Remaja Generasi Z Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Kabupaten Enrekang.

Hakzah¹⁾, Muh. Akbar²⁾*, Andi Bustan Didi³⁾

¹⁾Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

²⁾Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

³⁾Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

*Corresponding author. akbarmuhammadputrabaddu@gmail.com

ARTICLE INFO

Keywords:

Teenage Drivers, Traffic Safety, SPSS

How to cite:

Study Perilaku Pengendara Remaja Generasi Z Terhadap Keselamatan Berlalu Lintas di Kabupaten Enrekang.

ABSTRACT

The high interest of generation Z teenagers in using two-wheeled transportation is not balanced by awareness of traffic safety. This research aims to determine the characteristics of teenage two-wheeled riders, their level of understanding, the influence of violations, errors and deviations on traffic safety. The survey was carried out by distributing questionnaires to 200 respondents. The data obtained was analyzed using the SPSS program with a multiple linear regression model. The results of the research were 200 teenagers, the characteristics of age 15-20 years 56%, male gender 59%, driving license C 69%, driving experience 2-5 years 53%, driving duration 1 hour 57%, history of accidents 53%, the percentage of moderate accidents is 37%, 54% have never been ticketed. Good category knowledge 61%. The results of the partial t test show that the independent variable has a significant effect on the dependent variable with each independent variable being significant ($0.000 < 0.05$). Simultaneous f test results of the independent variable have a significant effect on the dependent variable, the F value is 18.296 > F table 2.651, a significant value ($0.000 < 0.05$).

1. Pendahuluan

Kabupaten Enrekang merupakan salah satu kabupaten di provinsi Sulawesi Selatan, Indonesia, dengan luas wilayah 1.786,01 km². Jumlah remaja berdasarkan data dari Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Enrekang pada tahun 2021 mencapai angka 77.870 jiwa, terdiri dari 46.007 laki-laki dan 31.863 perempuan. Berdasarkan data dari Polda Sulawesi Selatan tahun 2024 jumlah kendaraan di Kabupaten Enrekang adalah 62.022 unit, dengan jumlah sepeda motor 55.384 unit. Masyarakat di Kabupaten Enrekang kebanyakan menggunakan transportasi roda dua atau sepeda motor selain karena harganya yang cukup terjangkau sepeda motor juga termasuk salah satu kendaraan yang mudah diakses. Tingginya minat dalam menggunakan kendaraan roda dua tidak diimbangi dengan kesadaran akan keselamatan berlalu lintas terutama pada kalangan remaja generasi Z.

2. Tinjauan Pustaka

A. Pengertian Lalu Lintas.

Dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, lalu lintas diartikan sebagai pergerakan kendaraan dan orang dalam ruang lalu lintas jalan, dan ruang lalu lintas jalan diartikan sebagai prasarana yang diperuntukkan bagi gerak pindah kendaraan, orang, dan/atau barang yang berupa jalan dan fasilitas pendukung. Berlalu lintas yaitu melakukan suatu tindakan dengan kendaraan terkait dengan aturan lalu lintas yang perlu dipatuhi. (Haryanto, 2011). Lalu lintas yaitu individu yang berpindah dengan atau tanpa alat penggerak dari tempat satu ke tempat lainnya. (Sasambe, Ramly, 2016).

B. Kecelakaan Lalu Lintas

Kecelakaan lalu lintas adalah kegagalan kinerja satu atau lebih komponen pengendara yang mengakibatkan kerusakan harta benda, luka ringan/berat dan bahkan kematian. Kecelakaan lalu lintas Berdasarkan UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pada pasal 229, kecelakaan lalu lintas dapat di bagi kedalam tiga golongan, yaitu:

- a) Kecelakaan lalu lintas ringan, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- b) Kecelakaan lalu lintas sedang, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang.
- c) Kecelakaan lalu lintas berat, yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

C. Faktor Penyebab Kecelakaan

Menurut (Felix & Putranto, 2018), penyebab kecelakaan lalu lintas di Indonesia yang paling besar adalah faktor manusia 89,5%, dimana peran manusia sebagai pengemudi 82,39% dan sebagai pejalan kaki 7,11%, faktor kendaraan 4,8%, faktor jalan raya 5,05%, dan faktor lingkungan 0,65%.

D. Keselamatan Berkendara

Keselamatan berkendara (*Safety Riding*) merupakan suatu usaha untuk meminimalisir bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara untuk menciptakan keadaan yang aman bagi pengendara (Utari, 2009).

E. Perilaku Aman Berkendara

Perilaku aman seseorang dapat dipengaruhi oleh beberapa faktor antara lain usia, pendidikan, pengalaman, kemampuan berkendara, pengetahuan, kesadaran, sikap, kondisi jalan, kondisi lingkungan, dan kestabilan emosi. (Juniarly & Effendi, 2022).

F. Pengaruh Pengetahuan Pengendara

Pengetahuan pengendara diperlukan untuk menghindari resiko kecelakaan dan kecelakaan yang dipengaruhi kesadaran dan kepatuhan hukum. (Daesusi & Asy'ari, 2019).

G. Statistical Program for Social Science (SPSS)

Statistical Program for Social Science (SPSS) adalah program komputer yang digunakan untuk melakukan analisis statistika yang di rilis pada tahun 1968 diciptakan oleh Norman Nie, seorang lulusan fakultas ilmu politik dari Stnaford University. Program ini umumnya digunakan untuk pengolahan serta analisis data yang mempunyai kemampuan analisis statistik dan sistem manajemen data. (Stiadi & Rifani, 2018).

H. Penelitian Terdahulu

Penelitian dilakukan oleh (Juniarly & Effendi, 2022), kaitan moral disengagement dan aggressive driving behavior. Moral disengagement memiliki peran yang signifikan terhadap aggressive driving behavior. (Nadira, 2020), analisis pengendalian diri dan pencarian sensasi pada perilaku mengemudi agresif remaja. (Sarif et al., 2019), menganalisis perilaku pengendara sepeda motor

pada penerapan sistem tilang elektronik di kota makassar, perilaku mempengaruhi pengendara sepeda motor terhadap adanya sistem e-tilang adalah variable pengetahuan pengendara, perlengkapan jalan, dan cara memperoleh SIM. (Jumadil et al., 2022), Perilaku berkendara, kedisiplinan dan pengetahuan rambu lalu lintas mampu mempengaruhi keselamatan berkendara. (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).

1. Metode Penelitian

A. Jenis Penelitian

Jenis penelitian ini adalah penelitian kuantitatif, metode kuantitatif merupakan metode penelitian yang banyak menggunakan angka mulai dari pengumpulan data dan penafsiran terhadap data yang telah diperoleh. (Nalle, 2019). Analisis kuantitatif adalah analisis yang menggunakan perhitungan atau metode statistik untuk mengolah data yang di peroleh. Analisis ini di olah dan di analisa sehingga dapat di ukur besarnya pengaruh antara variabel independen terhadap variabel dependen. (Mulyadi, 2013)

B. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data dengan membagikan kuisioner menggunakan Google Formulir (*Google Form*) kepada 200 responden yang dipilih menggunakan teknik random sampling. Adapun penentuan jumlah sampel menurut (Malhotra & Indrayan, 2010), disebutkan lima atau sepuluh kali jumlah item pertanyaan.

C. Lokasi dan Waktu Penelitian

Penelitian ini dilakukan di wilayah Kabupaten Enrekang, pengambilan data pada bulan Juni sampai bulan Juli 2024. Guna mengetahui hasil dari analisis hubungan kesalahan, penyimpangan, dan pelanggaran yang berdampak terhadap keselamatan berlalu lintas.

D. Metode Analis Data

Metode analis data dalam penelitian ini yaitu analisis regresi linear berganda menggunakan Software Microsoft XL dan Program SPSS (Statistical Program for Social Science). Menurut Sugiono, (2012), analisis regresi linear berganda digunakan oleh peneliti, bila peneliti bermaksud meramalkan keadaan (naik turunnya) variabel dependen (kriterium) apabila variabel independen terdiri dari dua atau lebih. Adapun model Regresi linear berganda dalam penelitian ini adalah:

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \dots + b_nX_n \dots\dots\dots (1)$$

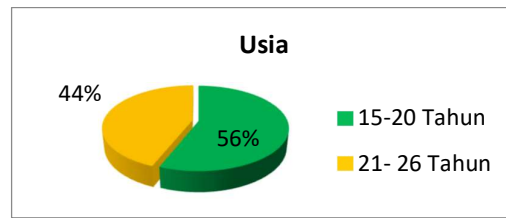
Keterangan:

Y	= Variabel Terikat
$X_1 X_2 X_3$	= Variabel Bebas
a	= Konstanta
$b_1 b_2 b_3$	= Koefisien regresi
e	= Variabel Pengganggu

2. Hasil dan Pembahasan

a. Karakteristik Responden

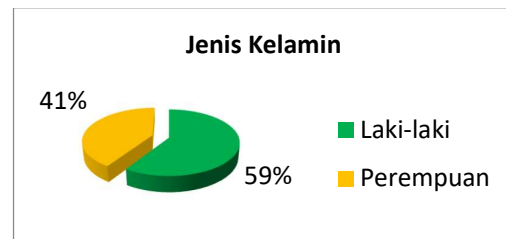
1) Usia



Gambar 1. Usia Responden

Pada Gambar 1, responden dalam penelitian ini dengan usia 15-20 tahun adalah 56%, sedangkan usia 21-26 tahun 44%. Hal ini mengindikasikan bahwa remaja terbanyak berusia 15-20 tahun 56%.

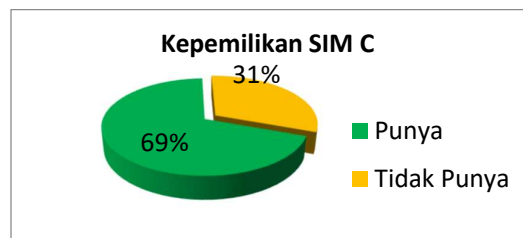
2) Jenis Kelamin



Gambar 2. Jenis Kelamin.

Pada Gambar 2, remaja berjenis kelamin laki-laki adalah 59%, sedangkan perempuan 41%. Hal ini mengindikasikan bahwa remaja terbanyak yaitu remaja laki-laki 59%.

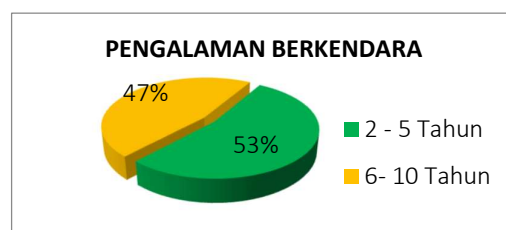
3) Kepemilikan Sim C



Gambar 3. Kepemilikan Sim C.

Pada Gambar 3, jumlah remaja yang memiliki SIM C yaitu 69%, sedangkan yang tidak memiliki SIM C 31%. Hal ini mengindikasikan bahwa kebanyakan remaja telah memiliki SIM C dengan jumlah 69%.

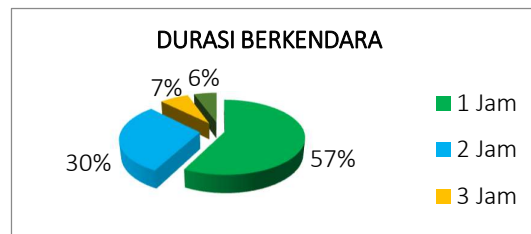
4) Pengalaman Berkendara



Gambar 4. Pengalaman Berkendara

Pada Gambar 4, berdasarkan pengalaman berkendara 2-5 tahun 53%, sedangkan remaja dengan pengalaman berkendara 6-10 tahun 47%. Hal tersebut mengindikasikan bahwa kebanyakan remaja memiliki pengalaman berkendara selama 2-5 tahun sebesar 53%.

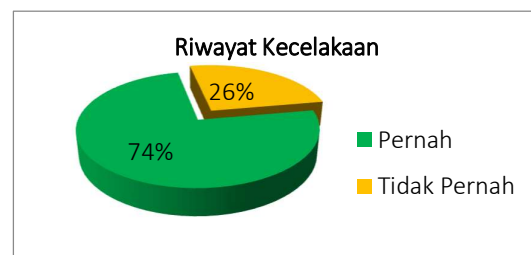
5) Durasi Berkendara



Gambar 5. Durasi Berkendara.

Pada Gambar 5, memperlihatkan jumlah remaja dengan durasi berkendara 1 jam 57%, durasi berkendara 2 jam 30%, durasi berkendara 3 jam 7%, sedangkan durasi berkendara 4 jam 6%. Hal ini mengindikasikan bahwa remaja dengan durasi berkendara terbanyak adalah 1 jam setiap hari sebesar 57%.

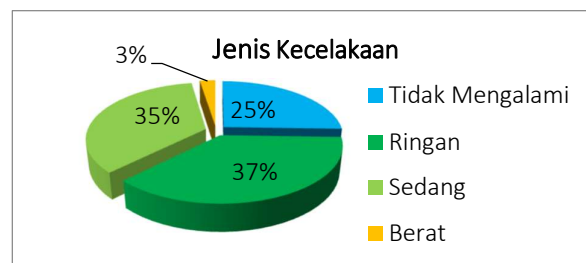
6) Riwayat Kecelakaan



Gambar 6. Riwayat Kecelakaan

Pada Gambar 6, berdasarkan riwayat pernah mengalami kecelakaan 74%, sedangkan yang tidak pernah mengalami kecelakaan 26%. Gambaran tersebut mengindikasikan bahwa kebanyakan remaja memiliki riwayat kecelakaan lalu lintas sebesar 53%.

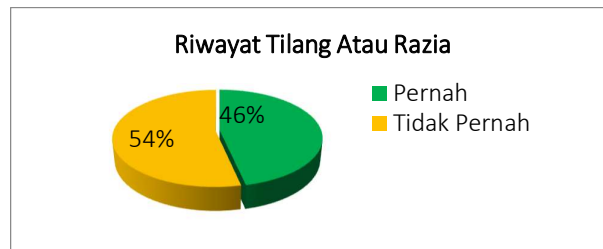
7) Jenis Kecelakaan



Gambar 7. Jenis Kecelakaan

Gambar 7, Jumlah remaja yang tidak pernah mengalami kecelakaan 25%, kecelakaan ringan 37%, kecelakaan sedang 35%, kecelakaan berat 3%. Hal tersebut mengindikasikan bahwa kebanyakan remaja pernah mengalami kecelakaan ringan sebesar 37%.

8) Riwayat Tilang



Gambar 8. Riwayat Tilang.

Pada Gambar 8, Dimana jumlah remaja yang pernah terkena tilang 46%, sedangkan yang tidak pernah terkena tilang 54%. Sehingga diketahui bahwa kebanyakan remaja tidak pernah terkena tilang 54%.

b. Pengetahuan Terhadap 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:

$$N = \frac{Sp}{Sm} \times 100\% \dots\dots\dots (2)$$

Dimana:

N = Nilai Pengetahuan

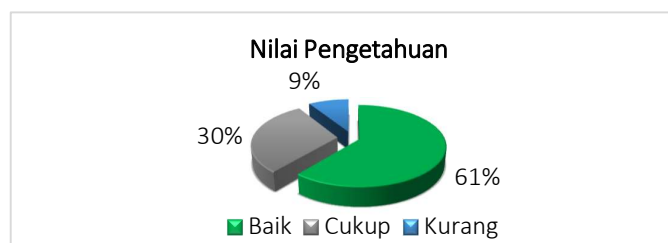
Sp = Skor yang di dapat

Sm = Skor tertinggi

Sehingga dilakukan interpretasi berdasarkan tabel berikut:

Tabel 1. Nilai Pengetahuan Rambu-Rambu Lalu Lintas

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



Gambar 9. Nilai Pengetahuan Rambu-Rambu Lalu Lintas

Pada tabel 1. dan gambar 9, Jumlah responden yang memperoleh nilai kategori baik 122 orang 61%, cukup 60 orang 31%, sedangkan memperoleh nilai dalam kategori kurang 18 orang 9%. Dengan demikian kebanyakan remaja telah mengetahui rambu-rambu lalu lintas kategori baik dengan jumlah 122 orang 61%.

c. Uji Validitas dan Reabilitas

1) Uji Validitas.

Menurut Sugiyono, S., & Lestari, P. (2021), uji validitas dilakukan untuk mengukur apakah data yang telah didapat setelah penelitian merupakan data yang valid atau tidak, dengan menggunakan alat ukur yang digunakan.

Tabel 2. Hasil Uji Validitas.

Variabel	Pertanyaan	r_{tabel}	r_{hitung}	Sig	$\alpha = 5\%$	Status
X1	Menggunakan alat pelindung kepala.	0.1818	0.641	0.000	0.05	Valid
	Tidak menggunakan sperpat yang lengkap.	0.1818	0.641	0.000	0.05	Valid
	Tidak mematuhi persinyalan rambu lalu lintas.	0.1818	0.631	0.000	0.05	Valid
	Berboncengan lebih dari dua orang.	0.1818	0.637	0.000	0.05	Valid
	Mengendarai sepeda motor melebihi batas kecepatan.	0.1818	0.577	0.000	0.05	Valid
X2	Tidak melihat spion sebelum bermanuver	0.1818	0.585	0.000	0.05	Valid
	Berbelok tanpa menghidupkan lampu sen/weser	0.1818	0.615	0.000	0.05	Valid
	Tidak menjaga jarak aman dengan kendaraan yang ada di depan	0.1818	0.652	0.000	0.05	Valid
	Tidak memperhatikan keadaan yang keluar masuk di persimpangan.	0.1818	0.652	0.000	0.05	Valid
	Menyalip kendaraan lain di tikungan	0.1818	0.615	0.000	0.05	Valid
X3	Menggunakan alat komunikasi (HP) saat berkendara	0.1818	0.714	0.000	0.05	Valid
	Berkendara di saat kondisi sakit/tidak sehat	0.1818	0.619	0.000	0.05	Valid
	Tidak berkonsentrasi/fokus pada saat berkendara	0.1818	0.660	0.000	0.05	Valid
	Mengendarai kendaraan dengan cara berantraksi (freestylar/mengangkat roda depan)	0.1818	0.523	0.000	0.05	Valid
	Berkendara di saat kondisi tidak stabil	0.1818	0.600	0.000	0.05	Valid
Y	Sebelum berkendara melakukan pengecekan pada kendaraan anda	0.1818	0.586	0.000	0.05	Valid
	Saat mengendarai sepeda motor, menggunakan alat pelindung diri	0.1818	0.623	0.000	0.05	Valid
	Selalu menyalakan lampu utama pada siang hari saat berkendara	0.1818	0.657	0.000	0.05	Valid
	Rutin melakukan perawatan seped motor minimal 1 bulan/kali	0.1818	0.686	0.000	0.05	Valid
	Berboncengan tidak lebih dari satu orang saat berkendara	0.1818	0.622	0.000	0.05	Valid

Hasil perhitungan pada tabel 2. diketahui seluruh butir pertanyaan di dalam setiap variabel koefisien korelasi Product Momen nilai r_{hitung} lebih besar dari nilai r_{tabel} dengan nilai sig. seluruh item $0.000 < 0.05$. Jadi dapat di simpulkan bahwa setiap item atau butir pertanyaan dalam setiap variabel penelitian dinyatakan valid.

2) Uji Reliabilitas

Menurut Ghazali, 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.

Tabel 3. Hasil Uji Reliabilitas

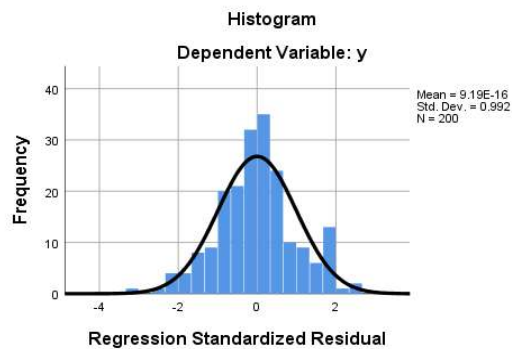
Variabel	Crombach's Alpha	Status
Pelanggaran (X1)	0.609	Reliabel
Kesalaan (X2)	0.603	Reliabel
Penyimpangan (X3)	0.608	Reliabel
Keselamatan Berlalulintas (Y)	0.616	Reliabel

Hasil uji reliabilitas yang terdapat pada tabel 3. masing masing variabel memiliki nilai combach' alpha lebih dari 0,60. Kesimpulan bahwa variabel- variabel tersebut reliabel dan dapat di lanjutkan.

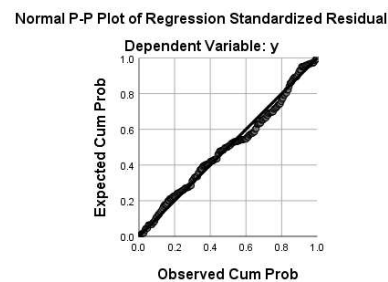
d. Uji Asumsi Klasik

1) Uji Normalitas Data

Menurut Husein (2011) untuk mendeteksi data terdistribusi normal atau tidak dapat diketahui dengan menggambarkan penyebaran data melalui grafik. Jika data menyebar disekitar garis diagonal dan mengikuti arah garis diagonalnya, model regresi memenuhi asumsi normalitas.



Gambar 11. Regresion Standarized Risidual



Gambar 12. P-P Plot Of Regresion Standarized Risidual

Pada Gambar 11. Diagram Regresion Standarized Risidual semua persebaran data mengikuti garis Regresion Standarized Risidual, gambar 12. Diagram P-P Plot Of Regresion Standarized Risidual dapat dilihat bahwa persebaran data mengikuti garis lurus diagonalnya sehingga kesimpulannya adalah data berdistribusi normal.

2) Uji Multikolinieritas

Menurut Ghazali, I. (2016), kriteria pengambilan keputusan suatu model regresi bebas multikolinieritas apabila mempunyai nilai VIF di bawah 10 dan mempunyai nilai tolerance di atas 0,1

Tabel 4. Hasil Uji Muti Kolonieritas.

Coefficients ^a							
Model	Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients Beta	T	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				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 analisis data yang terdapat pada tabel 4. menunjukkan nilai Variance Infation Factor (VIF) dari Variabel Pelanggaran (X1) nilai VIF 1.003 lebih kecil dari pada 10 ($1,003 < 10$), variabel kesalahan (X2) nilai VIF 1.010 lebih kecil daripada 10 ($1,010 < 10$), dan variabel penyimpangan (X3) VIF 1.009 lebih kecil dari 10 ($1,009 < 10$). Artinya data bebas dari gejala multikolonieritas.

e. Analisis Regresi Linear Berganda

Menurut Ghozali, I. (2016), 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 dalam penelitian ini sebagai berikut.

1) Uji t (Parsial)

Menurut Ghozali, I. (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 ≥ 0.05 maka variabel independen tidak berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Untuk mencari nilai t tabel digunakan rumus berikut:

$$(t_{\text{tabel}} = df = n-k) \dots\dots\dots (3)$$

dimana :

df = Derajat kebebasan ($5\% = 0.05$)

n = Jumlah Sample

k = Jumlah Seluruh Variabel

Jadi :

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

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

Sehingga di peroleh nilai degree of freedom (df), probability 5% (0.05) yaitu $t_{\text{tabel}} = 1,972$.

Tabel 5. Hasil Uji t Secara Parsial

Coefficients ^a						
Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		Sig.
		B	Std. Error	Beta	t	
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 pada tabel 5. diketahui bahwa nilai t_{hitung} variabel pelanggaran X1 4,251 lebih besar dari nilai t_{tabel} 1,972 ($4,251 > 1,972$) dengan nilai sig. 0.000 lebih kecil dari 0.05 ($0.000 < 0.05$), variabel kesalahan X2 ($3,728 > 1,972$) sig. ($0.000 < 0.05$), variabel penyimpangan X3 ($4,360 > 1,972$) sig. ($0.000 < 0.05$.) Berdasarkan dasar pengambilan keputusan untuk uji t disimpulkan bahwa variabel-variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen. Dengan persamaan regresi yaitu ($Y = 7,266 + 0,234X_1 + 0,214X_2 + 0,235X_3$).

2) Uji F (Simultan)

Menurut Ghozali, I. (2016), kriteria pengambilan keputusan dalam pengujian yang menggunakan p value atau F_{hitung} adalah jika p value < 0.05 atau $F_{\text{hitung}} \geq F_{\text{tabel}}$ 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.

Langkah dalam menentukan nilai F_{tabel} adalah sebagai berikut :

$$(F_{tabel} = (k; n - k)) \dots\dots\dots (4)$$

Jadi :

$$\begin{aligned} F_{tabel} &= df1 = k-1 = 4-1 = 3 \\ &df2 = n-k = 200-4 = 196 \end{aligned}$$

Sehingga di peroleh nilai *degree of freedom* (df), *probability* 5% (0.05) yaitu $F_{tabel} = 2,651$.

Tabel 6. Hasil Uji t Secara Parsial

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 6. dapat diketahui bahwa nilai F_{hitung} adalah 18,296 lebih besar dari nilai F_{tabel} yaitu 2,651 ($18,296 > 2,651$) dengan sig. 0.000 lebih kecil daripada 0.05 ($0.000 < 0.05$). Berdasarkan pengambilan keputusan untuk uji F disimpulkan bahwa variabel independen berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen.

3) Uji Koefisien Determinasi

Menurut Ghazali, I. (2016), Jika nilai R Square mendekati 0, kemampuan variabel-variabel independen dalam menjelaskan variabel dependen sangat terbatas atau lemah sebaliknya apabila nilai R Square mendekati 1 maka kemampuan variabel-variabel independen mampu memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen.

Tabel 7. Hasil Uji t Secara Parsial

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

Tabel 7. dapat di ketahui bahwa nilai R Square adalah 0.636, sehingga dikatakan bahwa kemampuan variabel independen untuk memberikan informasi yang dibutuhkan untuk memprediksi variabel dependen kuat.

3. Kesimpulan

Karakteristik pengendara roda dua remaja generasi Z di Kabupaten Enrekang, berdasarkan usia 56% berusia 15-20 tahun, jenis kelamin 59% laki-laki, 69% memiliki SIM C, pengalaman berkendara 53% antara 2-5 tahun, durasi berkendara setiap hari 57% selama satu jam, memiliki riwayat kecelakaan : 74% mengalami kecelakaan ringan hingga berat, pernah terkena tilang 46%. 39% tidak memahami rambu-rambu lalu lintas yang berisiko mengakibatkan terjadinya pelanggaran dan kecelakaan. Hasil uji t secara parsial nilai variabel X_1 4.251, X_2 3.782, dan X_3

4.360, lebih besar dari nilai t_{tabel} 1.972. Hasil uji F secara simultan nilai F_{hitung} 18,296 lebih besar dari nilai F_{tabel} 2,651. Sehingga dinyatakan bahwa perilaku pengendara remaja generasi Z sangat berpengaruh terhadap keselamatan berlalu lintas.

Referensi

- Daesusi, R., & Asy'ari. (2019). Implementation of ecoleteracy learning design at Adiwiyata School as an effort formation society in alam insan mulia school of surabaya. *Humanities and Social Sciences Reviews*, 7(3), 454–459. <https://doi.org/10.18510/hssr.2019.7366>
- Felix, C., & Putranto, L. S. (2018). Hubungan Pendidikan di Sekolah Terhadap Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Berlalu Lintas. *JMTS: Jurnal Mitra Teknik Sipil*, 1(1), 290. <https://doi.org/10.24912/jmts.v1i1.2269>
- Ghozali, I. (2016). *Desain penelitian kuantitatif dan kualitatif: untuk akuntansi, bisnis, dan ilmu sosial lainnya*.
- Haryanto, H. C. (2011). Kepatuhan Terhadap Peraturan Lalu Lintas Para Pengendara di Perkotaan (Inquiry: *Jurnal Ilmiah Psikologi*, 4 (1), 2011). *Jurnal Ilmiah Psikologi*, 4(November 2011), 132.
- Husein, Umar. 2011. *Metode Penelitian Untuk Skripsi dan Tesis Bisnis Edisi 11*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.
- Jumadil, Hakzah, & 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). <http://jurnal.umpar.ac.id/index.php/karajata>
- Juniarly, A., & Effendi, E. A. (2022). Kaitan Moral Disengagement dan Aggressive Driving Behavior : Tinjauan Pada Remaja Pengendara Sepeda motor. *Personifikasi: Jurnal Ilmu Psikologi*, 13(2), 137–150. <https://doi.org/10.21107/personifikasi.v13i2.17375>
- Malhotra, R. K., & Indrayan, A. (2010). A simple nomogram for sample size for estimating sensitivity and specificity of medical tests. *Indian Journal of Ophthalmology*, 58(6), 519–522. <https://doi.org/10.4103/0301-4738.71699>
- Mulyadi, M. (2013). Riset Desain Dalam Metodologi Penelitian. *Jurnal Studi Komunikasi Dan Media*, 16(1), 71. <https://doi.org/10.31445/jskm.2012.160106>
- Nadira, N. (2020). Kontrol Diri dan Mencari Sensasi terhadap Perilaku Mengemudi Agresif pada Remaja. *Psikoborneo: Jurnal Ilmiah Psikologi*, 8(3), 490. <https://doi.org/10.30872/psikoborneo.v8i3.5367>
- Nalle, F. W. (2019). Metode Penelitian Komunikasi (kuantitatif, Kualitatif, dan Cara Mudah Menulis Artikel pada Jurnal Internasional). In *Jurnal Dinamika Ekonomi Pembangunan* (Vol. 1, Issue 3, p. 35). <https://doi.org/10.14710/jdep.1.3.35-45>
- Sabir Gazali, Hakzah, & Imam Fadly. (2022). Perilaku Pengendara Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Barru. *Jurnal Karajata Engineering*, 2(1), 9–18. <https://doi.org/10.31850/karajata.v2i1.1593>
- Sarif, S., Aziz, A., Aminuddin, T., & Pakan, G. L. (2019). Analisis Perilaku Pengendara Sepeda Motor pada Penerapan Sistem tilang Elektronik di Kota Makassar. *Prosiding Seminar Nasional Penelitian & Pengabdian Kepada Masyarakat 2019, 2019*(Guntur 2015), 136–140.
- Sasambe, Ramly, O. (2016). Kajian Terhadap Penyelesaian pelanggaran peraturan lalu lintas oleh kepolisian. *Lex Crimen*, V(1), 139–141.

- Stiadi, D., & Rifani, A. (2018). Aplikasi komputer Statistik Dengan SPSS Untuk Penelitian Ekonomi Dan Bismis. www.rajagrafindo.co.id
- Sugiyono, S., & Lestari, P. (2021). Metode Penelitian Komunikasi (Kuantitatif, Kualitatif, dan Cara Mudah Menulis Artikel Pada Jurnal Internasional).
- Utari, G. C. (2010). Hubungan Pengetahuan, Sikap, Persepsi dan Keterampilan Mengendara Mahasiswa Terhadap Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Di Universitas Gunadarma Bekasi tahun 2009. Skripsi Universitas Islam Negeri Syafif Hidayatullah Jakarta: jakarta.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun (2009) Tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan. Glosains:Jurnal Sains Global Indonesia, 2(1), 13-21.