BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Manusia di era modern tidak lepas dari penggunaan alat transportasi sebagai penunjang mobilitas yang semakin tinggi. Meningkatnya penggunaan alat transportasi dijalan raya saat ini berdampak pada kecelakaan lalu lintas dimana pengendara mempunyai tingkat signifikan kecelakaan yang tinggi.

Data Global Status Report on Road 2013 menunjukkan, sekitar 1,24 juta orang meninggal setiap tahunnya karena kecelakaan di jalan raya dan merupakan penyebab kematian urutan kedelapan di dunia. Diperkirakan pada 2030, jika tidak dilalukan penangan yang baik maka kematian akibat kecelakaan dijalan raya akan menjadi penyebab kematian akibat kecelakaan di jalan raya akan menjadi penyebab kematian nomor lima di dunia WHO (World Health Organitation), menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas adalah penyebab utama kematian dikalangan anak muda pada usia 15-24 tahun.

Terkhususnya pada keselamatan berkendara berdasarakan UU RI No 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan angkutan jalan, dapat diklarifikasi menjadi empat faktor yaitu, kelailan dari pengguna jalan, ketidaklayakan kendaraan, ketidaklayalakan jalan dan lingkungan. Berdasarkan konsep dari WHO mendefinisikan remaja berdasarkan 3 kriteria, yaitu biologis, psikologis dan sosial ekonomi. Kriteria biologis dengan contoh berkembangnya individu berkembang dengan lebih menunjukkan tanda-tanda seksualitas sekundernya sampai saat dia

mencapai kemantangan seksual. Perkembangan psikologi dan pola indentifikasi akan membantu seseorang untuk mengatasi permasalahan secara cepat sehingga dapat membantu mengatasi permasalahan saat berkendara dan lebih bijak dalam berkendara jalan raya. Sosial ekonomi pada seseorang akan membantu dalam mengatasi ketergantungan dan juga mempersiapkan individu untuk lepas dari ketergantungan dan menjadi lebih mandiri (Sarwono 2008).

Keselamatan berkendara atau juga bisa dikenal dengan istilah safety riding merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas. Sasaran program safety riding adalah melengkapi kendaraana dengan spion, lampu sein, dan lampu rem (kelengkapan kendaraan). Menggunakan helm standart dan memastikan berbunyi klik (kelengkapan keselamatan). Menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua. Menggunakan lajur kiri bagi penumpang (MPU) dan kendaraan roda dua. (Puspitasari dan Hendrati, 2013). Berdasarkan petunjuk berkendara oleh Departemen Perhubungan RI tahun 2009 saat mengendarai kendaraan sepeda motor ada beberapa komponen keselamatan berkendara yang perlu diterapkan yaitu kondisi pengendara yang harus berada pada keadaan baik, orang dengan keadaan sakit tidak disarankan untuk mengemudikan kendaraan bermotor dikarenakan jika kondisi tubuh tidak baik maka akan mempengaruhi tingkat kewaspadaan, kesadaran dan bertingkah laku mengendarai kendaraan akan kurang baik. Perlu memakai alat pelindung diri yang sesuai dengan Standar Nasional Indonesia (SNI) yang telah dimuat dalam UU No 22 Tahun 2009.

Angka kematian akibat kecalakaan lalu lintas di Indonesia termasuk tinggi. Berdasarkan data Korps Lalu Lintas Kepolisian Republik Indonesia (Korlantas Polri) Sepanjang tahun 2019, terjadi 107.500 kejadian kecelakaan lalu lintas di seluruh Indonesia Korban kecelakaan mencapai 23.530 jiwa dalam dalam satu tahun dengan rata-rata korban meninggal dunia akibat laka lintas sebanyak 1.965 jiwa perbulan. Sementara rata-rata korban meninggal duni sebanyak 67 jiwa perhari atau 2-3 jiwa perjam. Untuk mengurangi jumlah kecelakaan, Korlantas Polri menyiapkan empat langkah . Pertama, Korlantas akan mengoptimalisasi pengumpulan data titik kordinat kejadian lakalantas sehingga terkumpul riwayat titik kecelakaan yang akurat. Kedua, Korlantas menyusun rekomendasi titik rawan kecelakaan atau black spot. Ketiga, pelanggar lalu lintas akan ditindak secara professional. Keempat, pendidikan untuk pengguna jalan juga akan ditingkatkan.

B. Rumusan Masalah

Rumusan masalah penelitian ini adalah:

1. Apakah pengaruh faktor karakteristik perilaku pengendara terhadap potensi kecelakaan lalulintas?
2. Bagaimana hubungan perilaku pengendara terhadap potensi kecelakaan dalam berlalulintas dan cara menganalisis data dengan menggunakan metode SPSS ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui karakteristik perilaku pengendara terhadap potensi kecelakaan lalulintas.

2. Untuk mengetahui hubungan perilaku pengendara terhadapa potensi kecelakaan lalulintas dan mengetahui hasil analisis data dengan menggunakan metode analisis SPSS.

D. Batasan Masalah

Adapun manfaat penelitian ini bagi penulis dan pemerintah, sehingga nantinya penelitian ini akan berguna untuk memberi masukan pada pemerintah dalam mengambil kebijakan, maka diperlukan pembatasan masalah, yaitu sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilalukan di Kabupaten Barru.
2. Sampel yang diambil berupa pengendara yang memiliki surat izin mengemudi (SIM).
3. Dalam pengumpulan data akan dilalukan dengan menggunakan metode kuesioner ke responden.
4. Analisis data penelitian ini menggunakan aplikasi SPSS

E. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini adalah sebagai berikut ini:

1. Hasil penelitian ini diharapkan memberikan pemahaman kepada pengendara mengenai pentingnya keselamatan dalam berkendara, agar potensi kecelakaan berlalu lintas di Kabupaten Barru dapat terhindarkan.
2. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan ilmu pengetahuan dan teknologi (IPTEK) terutama dalam bidang keselamatan transportasi

F. Sistematis Penulisan

Secara sistematis penulisan tugas akhir ini, yaitu terdiri dari beberapa bagian yaitu:

BAB I. PENDAHULUAN

Menguraikan tentang latar belakang masalah, perumusan masalah maksud dan tujuan penelitian, ruang lingkup, serta sistematika penulisan.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Menyajikan teori-teori yangb digunakan sebagai landasan untuk menganalisa dan membahas permasalahan penelitian

BAB III. METODE PENELITIAN

Menjelaskan mengenai langkah-langkah atau prosedur pengambilan dan pengolahan data hasil dari penelitian meliputi jenis penelitian lokasi dan variable penelitian

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisi tentang hasil analisis data dari hasil perhitungan dalam penelitian.

BAB V KESIMPULN DAN SARAN

Bab ini tentang kesimpulan dan saran-saran dari hasil penelitian.

BAB II

TINJAUN PUSTAKA

A. Pengertian Transportasi

Transportasi adalah kebutuhan umum sebuah kawasan yang digunakan sebagai usaha untuk menigkatkan kesajahteraan penduduknya. Transportasi merupakan bagian integral dari suatu fungsi masyarakat. Ia menunjukkan hubungan yang sangat erat dengan gaya hidup, jangankauan dan lokasi dari kegiatan yang produktif serta barang-barang dan pelayanan yang tersedia untuk dikonsumsi (Morlook 1988).

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

B. Budaya Berlalu Lintas

Kata”kebudayaan”berasal dari bahasa Sanskerta yaitu buddhayah yang merupakan bentuk jamak kata budhi yang berarti budi atau akal. Kebudayaan diartikan sebagai hal-hal yang berkaitan dengan budi atau akal. Adapun istilaah culture yang merupakan istilah bahasa asing yang sama artinya dengan kebudayaan, berasal dari kata Latin colere yang artinya mengolah atau

mengerjakan yaitu mengolah tanah dan bertani. Dalam beberapa pandangan, terdapat pengertian tentang pembudayaan bersangkutan. Sedangkan makna kedua menekankan pada aspek nilai, norma dan perilaku yang disepakati secara bersama oleh individu dalam suatu konteks sosial, mengendalikan dan mengarahkan perilaku untuk mencapai tujuan yang bersifat spesifik. Proses pembudayaan terjadi dalam bentuk pewarisan tradisi budaya dari satu generasi ke generasi berikutnya dan adopsi tradisi budaya oleh orang yang belum mengetahui budaya tersebut sebelumnya. Pewarisan tradisi budaya dikenal sebagai proses enkultrasi (enculturation) sedangkan adopsi tradisi budaya dikenal sebagai akulturasi (acculturation). Kedua proses tersebut berujung pada pembentukan budaya dalam suatu komunitas. Proses pembudayaan enkultrasi biasanya terjadi secara informl dalam keluarga, komunitas budaya suatu suku, atau budaya suatu wilayah. Proses pembudayaan enkultrasi dilakukan oleh orang tua atau orang yang dianggap senior terhadapa anak-anak, atau terhadap orang yang dianggap lebih muda. Sementara itu, proses enkultrasi biasanya terjadi secara formal melalui pendidikan seorang yang tidak tahu, diberi tahu dan didasarkan akan keberadaan suatu budaya, dan kemudian orang tersebut mengadopsi budaya tersebut.

Menurut Goldenson (Poei,E.P.,& Ansusanto,J.D,2016) ciri-ciri kepribadian tertentu dapat mengarah kepada perilaku membahayakan keselamatan. Hal ini bukan hanya membahayakan diri sendiri, tetapi juga membahayakan orang lain atau masyarakat pengguna jalan lain. Ciri-ciri tersebut antara lain:

1. Kurang rasa tanggung jawab

Ciri tersebut sering terdapat pada usia remaja sekitar usia 18-20 tahun. Kebanyakan dengan ciri-ciri : ceroboh serta kurang mampu menghadapi bahaya. Contoh : saat terjadi kecelakan pengenndara yang melalukan kesalahan berusaha kabur

2. Sifat ego sentris

Sifat mementingkan diri sendiri dan kurang memperhatikan/kurang menghargai orang lain, sehingga dalam berlalu lintas mudah menimbulkan kecelakaan, karena semua di anggap sekitarnya hanya untuk kebutuhan dan kepentingannya sendiri. Contoh: saat berkendara di jalan pengendara tidak mau mengalah dengan yang lain.

3. Agresif

Ciri-cirinya adalah kurang sabar, penuh rasa persaingan, mudah menyerang dan menyalahkan orang lain, sehingga kendaraan yang dikendarai dapat digunakan sebagai alat untuk melampiaskan nafsu agresifnya untuk menyerang orang lain, sehingga mudah terjadi kecelakaan. Contoh: menambah kecepatan atau mengurangi kecepatan secara mendadak.

4. Emosi yang kurang stabil

Ciri-cirinya adalah : pribadinya kurang matang, mudah tersinggung dan kurang dapat mengendalikan amarahnya. Contoh : berkendara saat sedang marah atau sedih dapat mempengaruhi mental dalam mengendarai.

5. Rasa percaya diri

Orang jenis ini merasa mampu mengatasi semua rintangan dan cenderung mudah mengabaikan rambu-rambu lalu lintas dan mengendarai kendaraan dalam

kecepatan tinggi, kendaraan yang dikendarai berjarak terlalu dekat dengan kendaraan didepannya, saat berkendara didepannya mengerem mendadak akan mudah sekali terjadi kecelakaan. Contoh : pengendara merasa paling benar saat berkendara tanpa memperhatikan situasi sekitar.

6. Keadaan temporer lainnya

Seperti stress, cemas, depresi, bosan dapat menimbulkan kecelakaan bagi pengemudi, karena konsentrasi dan rasa waspada menjadi berkurang. Keadaan jasmani seperti sakit, lelah, haus juga dapat menggangu konsentrasi mengemudi. Contoh biasanya pengendara akan mengalami hal ini pada saat berkendara dengan perjalanan dan tujuan yang jauh.

Budaya lalu lintas dapat di artikan sebagai pedoman sikap atau aturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia lain dalam berlalu lintas. Prinsip etika yang di terapkan dalam kehidupan sehari-hari dengan etika berlalu lintas hamper sama yaitu tenggang rasa, saling menghargai dan disiplin menaati peraturan yang ada. Dalam berlalu lintas kita harus tenggang rasa dengan pengguna jalan lain, tidak memtingkan diri sendiri atau selalu menaati setiap peraturan berlalul lintas. Perilaku dapat di pahami sebagai suatu tindakan yang konkrit yang ada pada diri manusia yang terwujud dari individu berupa suatu sikapa anggota badan atau berupa ucapan secara spontan tanpa direncanakan atau dipikirkan dan tanpa paksaan (Thoha dalam Soni Sadono, 2015). Perilaku yang disebut juga tingkah laku menurut Natawidjaja dalam Soni Sadono (2015) adalah pernyataan kegiatan yang dapat diamati oleh orang lain dan merupakan hasil perpaduan dari pemahaman pengaruh-pengaruh luar dana pengaruh dalam. Sikap

berkendara adalah respon tertutup seseorang terhadap stimulus atau objek tertentu, yang sudah melibatkan faktor pendapat dan emosi yang bersangkutan. Sikap merupakan kesiapan atau kesediaan untuk bertindak, dan merupakan pelaksaan motif tertentu (Soni Sadono 2015).

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

C. Kondisi Kendaraan

Dalam Kamu Besar Bahasa Indonesia (KBBI) yang di maksud kondisi adalah persyaratan atau keadaan. Kendaraan adalah suatu sarana angkut di jalan yang terdiri atas kendaraan bermotor dan kendaraan tidak bermotor. Menurut undang-undang Republik Indonesia Nomor 22 Tahun 2009 pasal 1, kondisi kendraan adalah persyaratan yang harus dipenuhi kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, dalam hal ini motor yang baik berupa persyaratan teknis dan laik jalan. Sepeda motor memiliki standar-standar kelengkapan yang wajib untuk memenuhi persyaratan teknis. Pemeriksaan persyaratan teknis pada kendaraan sepeda motor berfungsi untuk menghindari ancaman yang akan dating tiba-tiba saat mengendarai sepeda motor di jalan raya (Manrung, dkk, 2019).

Kendaraan bermotor dipelihara dengan baik sehingga semua bagian kendraan dapat berfungsi dengan baik., seperti mesin rem, kemudi, ban, lampu, dan kaca spion. Menurut undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan dan Angkutan Jalan Pasal 234, pengemudi dan terutama pemilik kendaraan bertanggung jawab atas keselamatan kendaraannya. Apabila ada kelalaian pada kendaraannya hendaknya segara diperbaiki, memperbaiki di jalan umum di larang kecuali mengganti roda. Lampu rem dan lampu petunjuk arah/sein dengan semestinya yaitu lampu rem warna merah dan lampu petunjuk/sein warna kuning kemerahan (Hengstz, 2006) dalam (Sumantri dan Misbahudin, 2020).

Komponen kondisi kendaraan pada sepeda motor menjadi penting karena masing-masing darinya memiliki fungsi yang berbeda-beda yang dapat mengurangi risikp terjadinya kecelakaan. Sebelum memulai perjalanan mennggunakan sepeda motor, pengendara harus membiasakan memeriksa kondisi fisik sepeda motor yang akan digunakan. Hal tersebut dillalukan hanya diri sendiri yang mengetahui kondisi layak dan tidaknya sepeda motor tersebut untuk dijalankan agar permasalahan pada saat berkendara dapat dihindari. Peralatan yang dianjurkan diperiksa ialah (Departemen Perhubungan Darat, 2008 dalam Utari 2010) :

1. Ban

Ban yang aus dan tekanan yang tidak sesuai akan menyebabkan jarak pengereman semakin panjang dan pengendalian menjadi tidak stabil saat menikung. Selain itu. Tekanan angina yang sesuai menghasilkan pemakaian bahan bakar yang ekonomis serta aman digunakan saat berkendara

2. Instrumen Lampu

Pastikan lampu sein, lampu rem, dan lampu depan semua menyala dengan lampus sein dan lampu rem berguna untuk memberikan tanda kepada pengguna jalan lain (seperti pengemudi mobil dan pejalan kaki) mengenai tujuan yang akan dilakukan oleh pengendara sepeda motor

3. Kaca Spion

Kelengkapan kaca spion dan posisi kaca spion yang benar akan memberikan jarak pandang yang luas. Melihat kaca spion pada saat berkendara merupakan hal yang penting guna memeriksa kondisi sekitar pengendara.

4. Rem

Memeriksa apakah rem depan dan belakang berfungsi dengan, khususnya rem depan yang lebih efektif dalam pengereman. Periksa juga tinggi permukaan minyak rem dan jarak ruas rem

D. Konsentrasi Pengendara

Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat penting. Menurut Undang-Undang Lalu Lintas Nomor 29 pasal 106 ayat 1, setiap orang yang mengemudikan kendaraanya dengan wajar dan penuh kosentrasi. Yang dimaksud penuh kosentrasi adalah setiap orang yang mengemudikan bermotor dengan penuh perhatian dan tidak terganggu perhatiannya karena sakit, lelah, mengantuk, menggunakan telpon atau menonton televise atau video yang terpasang di kendaraan atau meminum-minuman yang mengandung alkohol atau obat-obatan sehingga mempengaruhi kemampuan dalam mengemudikan kendaraan.

Sedangkan pengendara yaitu orang mengemudi, mengendalikan dan mengarahkan kendaraan (Taroreh, dkk, 2019).

Konsentrasi saat berkendara menjadi faktor vital sekaligus krisal yang harus dijaga. Hilang konsentrasi dalam hitungan detik saja bisa menyebabkan kecelakaan fatal di jalan raya. Pengalih konsentrasi berkendara mencakup 3 faktor, yaitu faktor visual yang mengalihkan mata dari jalan, faktor manual yang menyebabkan tangan lepas dari kemudi dan faktor kognitif yaitu ketika pikiran melayang ke berbagai hal (Samekto dan Jumaizi, 2017). Sikap kehati-hatian pengemudi akan melakukan hal yang tepat atau mengambil tindakan pencegahan yang aman dan tepat. Dalam penelitian Marsaid, dkk (2013), hal hal yang dapat menganggu konsentrasi berkendara adalah sebagai berikut :

1. Mengantuk

Mengantuk dapat menyebabkan pengendara sepeda motor kehilangan daya reaksi dan konsentrasi akibat kurang istirahat dan tidur.

2. Lengah

Lengah adalah salah satu faktor penyebab yang berasal dari manusia dikarenakan pengemudi melalukan hal atau kegiatan lain. Pengendara yang lengah disebabkan beberapa hal, antara lain sedang melamun memikirkan masalah saat mengemudi, menggunakan handphone, dan bercanda dengan teman yang diboncengkan.

3. Faktor Kelelahan

Kelelahan dapat mengurangi kemampuan mengemudi dalam mengantisipasi keadaan lalu lintas dan mengurangi konsentrasi dalam berkendara mengungkap kata lelah menunjukan keadaan tubuh fisik dan mental yang berbeda.

4. Mabuk

Mabuk dapat disebabkan karena pengemudi kehilangan kesadaran karena obat-obatan, alkohol, dan narkotika. Seseorang yang berbeda dalam keadaan mabuk akan kehilangan pengendalian diri, gerakan tubuh tidak terkoordinasi pandangan kabur, berbicara tidak jelas dan hilang kesadaran. Oleh karena itu sangat berbahaya jika mengemudikan kendaraan terpengaruh alkohol, karena akan menggangu konsentrasi, penilaian, penglihatan dan koordinasi.

E. Batas Usia Dalam Berkendara

Berkendara bukan hanya faktor bisa putar selongsong gas, oper gigi, dan tekan tuas rem saja. Batasan usia 17 tahun itu adalah batasan minimal anak bisa menganalisa kondisi dan sudah bisa memperhatikan etika berkendara. Itupun masih butuh jam terbang tinggi agar tidak asal dalam mengambil keputusan.

Faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecalakaan (Lam,2002). Sejalan dengan hal tersebut Nordjaern, Jorgensen, dan Rundmo (2012) juga memberikan hasil penelitian yang menggambarkan bahwa faktor demografis usia menjadi salah satu hal yang dapat mempengaruhi munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara baik pada negara maju maupun berkembang. Hasil penelitian Perepjolkina dan Renge (2013) juga menjelaskan bahwa keberadaan usia memliki korelasi dengan munculnya perilaku berkendara yang agresif. Selain usia, keberadaan jenis kelamin juga memberikan

pengaruh terhadap risiko terjadinya kecelakaan bagi pengendara (Al-Balbissi, 2013). Dalam studinya yang dilalukan oleh Nordfjaern, et. Al (2012) juga memberikan hasil penelitian yang menggambarkan bahwa faktor jenis kelamin merupakan salah faktor yang dapat mengarahkan pada risiko kecelakaan dalam berkendara baik di negara maju maupun berkembang.

Usia anak-anak belum bisa memprediksi bahaya secara mantap, pengetahuan etika dan emosional juga belum bisa terkontrol. Itulah kenapa aturan pembuatan SIM minimal berusia 17 tahun. Jadi apapun alasannya anak di bawah usia itu, dilarang berkendara " ujar Chief Of Trainer Rifat Drive Labs (RDL), Herry Wahyudi.

F. Keselamatan Berkendara

Keselamatan adalah suatau keadaan aman, dalam kondisi yang mana secara fisik, sosial, spiritual, finansial, politis, emosional, pekerjaan, psikologi, ataupun pendidikan dan terhindar dari ancaman terhadap faktor kecelakaan. Untuk mencapai hal ini, dapat dilalukan perlindungan terhadap suatu kejadian yang memungkinkan terjadinya kerugian ekonomis atau kesehatan (Samekto dan Jumaizi, 2017). Keselamatan berkendara (safety riding) merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas. Menurut Pramitasari dkk (dalam Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahuddin, 2017) keselamatan berkendara (safety riding) sangat diperlukan di dalam berlalu lintas untuk menjaga kelancaran transportasi, selain itu keselamatan berkendara safety riding bertujuan untuk mencegah dan meminimalisir. Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan (LLAJ) Pasal 1 ayat 31 yang dimaksud dengan keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan adalah suatun keadaan terhindarnya setiap orang dari resiko keselamatan selama berlalu lintas yang disebabkan oleh manusia, kendaraan, jalan, dan lingkungan. Sedangkan menurut Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas Angkutan Jalan Pasal 1 Ayat 24 yang dimaksud dengan kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga atau tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia atau kerugian harta benda. Implementasi dari pengertian yang di atas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik diri sendiri maupun bagi orang lain.

Dalam penelitian Novita Chrussiawanti (2015), keselamatan berkendara (safety riding) adalah suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, dimana kita berada pada titik yang tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi disekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa disaat kita mengendarai, harusla tercipta suatu landasan pemikiran yang memetingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik diri sendiri maupun bagi orang lain. Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 12 tahun 2019 pasal 4 tentang Perlindungan

Keselamatan Pengguna Sepeda motor yang digunakan untuk Kepentingan Masyarakat adalah sebagai beriut :

a. Pengemudi dalam keadaan sehat.
b. Pengemudi menggunakan kendaraan bermotor dengan Surat Tanda Kendaraan Bermotor yang berlaku.
c. Pengemudi memliki Surat Izin mengemudi C.
d. Pengemudi memiliki Surat Izin Mengemudi D untuk mengemudikan kendaraan khusus bagi penyandang disabilitas.
e. Pengemudi mematuhi tata cara berlalu lintas di jalan.
f. Pengemudi tidak membawa penumpang melebihi 1 orang.
g. Pengemudi menguasai wilayah operasi.
h. Pengemudi menggunakan kendaraan yang memenuhi persyaratan teknis sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.
i. Pengemudi melakukan perawatan kendaraan sesuai dengan jadwal yang telah ditetapkan dalam buku perawatan yang dikeluarkan oleh Agen Pemegang Merek
j. Pengemudi melalukan pengecekan terhadap kendaraan yang akan dioperasikan.
k. Pengemudi mengendarai Sepeda Motor dengan wajar dan penuh konsentrasi
l. Pengemudi :
    a) Memakai jaket dengan bahan yang dapat memantulkan cahaya disertai dengan identitas pengemudi.
    b) Menggunakan celana panjang.

c) Menggunakan sepatu.

d) Menggunakan sarung tangan.

e) Membawa jas hujan.

m. Pengemudi dan penumpang menggunakan helm Standar Nasional Indonesia (SNI).

Seorang dalam berkendara aman idealnya harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi dirinya sendiri maupun bagi orang lain agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Menurut Rabiman dan Handayono (2019), Pengendara yang memiliki kesadaran berkendara aman maka akan selalu memperhatikan :

1. Pengukur Kecepatan (speedometer)

Speedometer merupakan alat ukur yang sangat penting untuk memantau kondisi sebuah kendaraan termasuk pada sepeda motor.

2. Kaca Spion

Kaca spion berfungsi untuk memastikan kondisi aman ketika pengendara hendak berbelok atau menyusul kendaraan lain. Dengan adanya kaca spion, pengendara dapat memastika bahwa tidak ada objel bergerak dari arah belakang yang dapat menimbulkan benturan. Sepeda motor harus memiliki 2 spion yang terpasang pada sebelah kanan dan kiri.

3. Klakson

Klakson diibaratkan sebagai alat komunikasi antar pengendara yang satu dengan yang lainnya. Klakson digunakan saat pengendara hendak memberi isyarat kepada pengendara yang lain untuk keselamatan dan keamanan kedua bela pihak, misalnya ketika hendak mendahului, meminta ruang jalan, dan sebagainya.

4. SIM dan STNK

Surat Ijin Mengemudi (SIM) berfungsi untuk mengetahui kelayakan seseorang dalam mengendarai suatu kendaraan. Seseorang dikatakan layak mengendarai sepeda motor jika memiliki SIM C. Surat Tanda Nomor Kendaraan (STNK) berfungsi untuk mengetahui spesifikasi kendaraan yang digunakan. Pada saat mengendarai sepeda motor pengendara wajib membawa SIM C dan STNK.

5. Perlengkapan Safety Riding

Pemilihan perlengkapan safety riding yang tepat sangat penting karena dapat melindungi dan membantu untuk terlihat oleh pengguna jalan lain. Perlengkapan safety riding meliputi pengguna helm, pelindung mata/kaca mata dan pelindung wajah/masker, pakaian seperti jaket, sepatu, dan sarung tangan.

G. Pelanggaran Lalu Lintas

Pelanggaran adalah perbuatan pidana yang tergolong tidak seberat kejahatan, perbuatan yang oleh umum baru disadari sebagai tindak pindana karena undang-undang menyebutnya sebagai pelanggaran pidana misalnya memparkir motor disebelah kanan jalanan (Sudarsono, 2005). Lalu Lintas adalah gerak kendaraan dan orang di ruang lalu lintas jalan (UU No.22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan). Menurut Perikins dalam Fitriyani (2011), lalu lintas (traffic) pertalian dengan angkutan dan harta benda di jalan dan meliputi perjalanan, gerak dari kendaraan, angkutan penumpang, arus pejalan kaki, dan beberapa kegiatan berhubungan dengan jalan umum. Ketidakseimbangan antara daya tamping jalan dengan peningkatan kendaraan, baik itu kendaraan bermotor roda dua maupun

roda empat dan angkutan jalan lainnya yang ada di jalan raya, membawa akibat peningkatan pelanggaran yang berdampak negative bagi masyarakat. Pelanggaran lalu lintas digolongkan beberapa jenis yaitu sebagai berikut :

1. Pelanggaran Berat

Perilaku agresif ketika berkendara dibagi 3 kategori menurut James dan Nahl (2000), yaitu : *Impatience and inattevantiveness, Power Struggle Recklessness and Road Rage.*

A. *Impatience (*ketidakasabaran) dan *inattevantiveness,* (ketidakhati-hatian), perilaku ini sering dihubungkan dengan jadwal yang sangat sibuk mereka sedang terburu-buru karena kehabisan waktu. Ciri-ciri kategori ini adalah :
   a. Menerobos lampu merah
   b. Menambah kecepatan ketika melihat lampu kuning
   c. Tidak memberikan tanda ketika dibutuhkan seperti belok atau berhenti
   d. Berpindah-pindah jalur. Contoh berjalan di kanan mereka dan tidak memberi jalan pengemudi dari arah berlawanan
   e. Mempercepat kendaraan atau mengerem secara berlawanan

B. *Power Struggle* (adu kekuatan) perilaku ini berasal dari mentalis yang tidak sehat merupakan suatu langkah awal perebutan kekuasaan dijalan dan berasumsi bahwa pengendara lain yang melalukan kesalahan atau tidak sesuai dengan kehendaknya harus mendapat hukuman. Ciri-ciri dari kategori ini adalah :
   a. Menghalangi pengemudi lain yang akan berpindah jalur, menolak untuk memberi jalan atau berpindah

b. Mengancam atau memancing kemarahan pengemudi lain dengan berteriak, menunjuk dan membunyikan klakson berkali-kali

c. Memotong atau mengerem kendaraan untuk menyerang atau membala pengemudi lain.

C. *Recklessness* (ugal-ugalan) dan *Road Rage* (kemarahan di jalan). Recklessness merupakan perilaku pengemudi dengan tidak benar, sering di jalan yang dengan denda penjara atau penyitaan SIM atau pencabutan. Pengemudi yang *Recklessness* dapat menimbulkan *Road Rage* yang merupakan suatu perilaki agresif yang di timbulkan dari perilaku ugal-ugalan pengemudi lain. Ciri-ciri dari kategori ini adalah :

a. Mengejar dan menantang pembalap lain untuk berduel

b. Mengemudi dalam keadaan mabuk (alkohol)

c. Mengarahkan senjata atau menembak pengemudi lain

d. Menyerang pengemudi atau memukul suatu objek.

Menurut Tasca (2000) faktor-faktor penyebab agresif ketika mengendarai sepeda motor adalah sebagai berikut :

1) Anominitas

Anominitas menunujuk pada membunyikan atau merahasiakan identitas (Brockopp, 1999). Pada malam hari anomitas dan kesempatan melarikan diri pada pengendara yang agresif lebih besar (Novaco,1998 dan Tasca 2000)

2) Factor Social

Dari banyaknya kasus agresif ketika berkendara menyebabkan perilaku agresif tersebut dianggap normal dan dapat diterima (Novaco, 1998 dalam Tasca 2000).

3) Kepribadian

Dalam Tasca (2000) individu mempunyai ciri yang dilakukan secara terus-menerus dalam berbagai situasi sehingga menjadi sifat, yang akhirnya sifat tersebut dikatakan sebagai suatu kepribadian mereka. Menurut Grey, dkk (dalam Tasca, 2000) faktor pribadi seperti agresi tingkat tinggi, daya saing, kurang kepedulian terhadap orang lain, sikap mengemudi yang tidak baik, mengemudi untuk pelepasan emosional dan keberanian mengambil resiko telah diidentifikasi memiliki hubungan dengan kecalakaan kendaraan.

4) Gaya Hidup

Dari berbagai penelitian yang di review yang berhubungan dengan gaya hidup, performa mengemudi dan risiko tabrakan yang difokuskan pada pengemudi usia muda di katakana bahwa gaya hidup minum minuman keras, menggunakan obat terlarang, merokok dan kelelahan karena bersosialisasi sampai larut malam meningkatkan risiko berkendara (Beirness, 1996 dalam Tasca 2000).

5) Tingkah Laku Pengemudi

Dalam sebuah penelitian Tasca (2000) ditemukan bahwa orang yang memiliki ketrampilan yang tinggi dalam menangani kendaraan lebih memungkinkan mengalami kemarahan dalam situasi lalu lintas yang menghambat laju jalan kendaraannya.

6) Faktor Lingkungan

Lajunen dalam Tasca (2000) mengatakan bahwa pengemudi yang terbiasa dengan kemacetab lebih jarang merasakan emosi marah saat mengemudi. Namun pengemudi tersebut dapat mengeluarkan emosi marah dan perilaku agresif ketika kemacetan tersebut tidak diperkirakan oleh pengemudi sebelumnya.

Dari penjelasan mengenai faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku agresif, dapat di ambil kesimpulan bahwa agresif bersumber dari beberapa faktor-faktor seperti yang disebutkan diatas.

2. Pelanggaran Ringan

Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 didalam pasal 265 ayat 3 tentang Lalu Lintas dan Aturan Jalan yaitu : untuk melaksanakan suatu tindakan berupa pemeriksaan kendaraan bermotor, petugas Kepolisian Repbulik Indonesia berwenang untuk melakukan tindakan lain berupa menghentikan kendaraan bermotor, meminta keterangan kepada pengemudi dan melalukan tindakan lain menurut hukum secara bertanggungjawab. Meski Undang-Undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan telah diterapkan sampai dengan saat ini tidak dapat dipungkiri bahwa tingkat pelanggaran masih tetap terjadi. Dengan banyaknya kasus pelanggaran di jalan raya setidaknya itu bisa menggambarkan cerminan masyarakat bahwa betapa minimnya kesadaran hukum bagi pengendara roda dua (sepeda motor) dan roda empat (mobil).

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 pasal 265 ayat 1 butir a berbunyi : pemeriksaan kendaraan bermotor dijalan yang meliputi : pemeriksaan Surat Izin

Mengemudi, Surat Tanda Nomor Kendaraan bermotor, Surat Tanda Coba Kendaraan bermotor, Tanda Nomor Kendaraan Bermotor atau Tanda Coba Kendaraan Bermotor. Setiap pengendara sepeda motor kedepannya melanggar lalu lintas maka akan ditindaki dengan tilang. Hal ini dapat kita lihat apabila ada operasi yang dilalukan oleh polisi lalu lintas, baik itu mengenai perlengkapan kendaraan, surat-surat. Seperti penggunaan kenalpot yang nyaring atau tidak sesuai dengan standar sepeda motor tersebut. Pasal 265 ayat 1 butir c berupa pemeriksaan terhadap fisik kendaraan bernotor.

Implementasi dari Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan Raya bukanlah merupakan sesuatu yang mudah dilaksanakan, baik oleh pihak penegak Undang-Undang maupun oleh pihak masyarakat umum. Hal ini disebabkan oleh beberapa hal, selain faktor karena Undang-Undang ini kurang sosialisasinya di tengah-tengah masyarakat umum sehingga terjadi sikap acuh tak acuh terhadap Undang-Undang No 22 Tahun 2009 ini, juga oleh karena faktor budaya masyarakat serta sarana dan prasarana lalu lintas yang kurang memadai berupa rambu-rambu dan tempat-tempat pemberhentian. Berdasarkan Undang-Undang 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dinyatakan bahwa Rambu lalu lintas adalah bagian perlengkapan jalan yang berupa lambang, huruf, angka, kalimat dan perpaduan yang berfungsi sebagai peringatan, larangan, perintah dan petunjuk bagi pengguna jalan. Berikut adalah contoh rambu lalu lintas.

A. Rambu Peringatan



Gambar 2.1 Rambu Peringatan

B. Rambu Larangan





Larangan masuk bagi kendaraan bermotor dan tidak bermotor

Sepeda motor dilarang masuk

Mobil dilarang masuk

Gambar 2.2 Rambu Larangan

C. Rambu Perintah



Rambu Perintah Mengikuti Arah Ke Kiri berfungsi untuk menyatakan perintah kepada pengguna jalan untuk mengikuti jalan ke arah kiri.



Rambu Perintah Mengikuti Arah Bundaran digunakan untuk menyatakan perintah kepada pengguna jalan untuk mengikuti arah yang ditunjukkan saat memasuki bundaran.



Rambu Perintah Mengikuti Arah Ke Ke Kanan berfungsi untuk menyatakan perintah kepada pengguna jalan untuk mengikuti jalan ke arah kanan.



Rambu Perintah Batas Minimum Kecepatan digunakan untuk menyatakan perintah kepada pengguna jalan untuk berkendara dengan kecepatan minimum yang diperintahkan, yaitu 60 km/jam



Rambu Perintah Menggunakan Jalur Pejalan Kaki digunakan untuk menyatakan perintah kepada pejalan kaki untuk menggunakan jalur khusus pejalan kaki.



Rambu Perintah Menggunakan Jalur Motor digunakan untuk menyatakan perintah kepada pengendara motor untuk menggunakan jalur atau lajur lalu lintas khusus sepeda motor.

Gambar 2.3 Rambu Perintah

Rambu lalu lintas adalah bagian dari perlengkapan jalan yang telah memiliki kekuatan hukum karena sudah termuat dalam peraturan perundang-undangan di Indonesia yang apabila tidak dipatuhi akan memiliki konsekuensi hukum yang mengikat. Hal ini sebagaimana tercantum dalam Pasal 287 Undang-undang 22 Tahun 2009 bahwa setiap orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang melanngar aturan perintah atau larangan yang dinyatakan.

Selanjutnya Lalu Lintas merupakan salah satu sarana komunikasi masyarakat yang memegang peranan vital dalam memperlancar pembangunan yang kita laksanakan. Masalah lalu lintas merupakan salah satu masalah berskala nasional yang berkembang seirama dengan perkembangan masyakarat. Kenyataan yang sering ditemui sehari-hari adalah masih banyak pengemudi yang belum siap mental terutama pengemudi angkutan umum dan masyarakat itu sendiri. Mereka saling mendahului tanpa memperdulikan keselamatan dirinya sendiri dan orang lain. Beberapa kecelakaan lalu lintas terjadi, sebenarnya dapat dihindari bila diantara pengguna jalan bisa berperilaku disiplin, sopan dan saling menghormati antara satu sama lain.

H. Driver Behaviour Questionare (DBQ)

Salah satu yang sudah digunakan di beberapa Negara untuk meneliti tingkah laku pengendara kendaraana adalah *Driver Behaviour Questionare* (DBQ). Alat ini telah digunakan di beberapa Negara seperti finlandia, Netherlands, UK, New Zealand dan Cina. DBQ mencakup beberapa faktor yang menjadi indicator dalam mengukurr tingkah laku pengendara kendaraan bermotor. Penelitian yang menggunakan DBQ menggunakan strategi pengambilan sampel, target populasi dan analisis statistiknya yang beragam bergantung pada obyek penelitian dan tujuan penenlitian (Obriot dan Gabaude, 2006). Oleh karena itulah maka penelitian ini menggunakan DBQ dengan beberapa penyesuaian pada faktor-faktor yang diambil sebagai variable penelitian. Oleh karena itu maka penelitian ini memasukkan aspek sosidemografi dan catatan kecelakaan yang dialami responden. Selain itu juga diukur aspek *stress, thoroughness* dan *speed*.

Analisis faktor sering digunakan untuk mengidentifikasi faktor-faktor penyusun tipologi DBQ yang merujuk pada karakter menyimpang pengendara. Ditemukan dua hingga enam faktor yang merujuk pada tipologi DBQ (Ozkan , dkk 2006). Perbandingan secara tipologi memang susah untuk dilakukam karena dilator belakangi oleh perbedaan budaya maupun metodologi penelitian yang berbeda (Obriot dan Gabaude, 2006).

I. Statistical Product and Service Solution (SPSS)

SPSS (Statitical Package for the Social Sciences atau Paket Statistik untuk Ilmu Sosial). Peri pertama dirilis pada 1968, diciptakan boleh Norman Nie,

seorang lulusan fakultas Ilmu Politik di University yang sekarang menjadi Profesor Peneliti Fakultas Ilmu Politik di Unvirsity of Chicago.

Semua SPSS hanya digunakan untuk ilmu social aja, tapi perkembangan berikutnya digunakan untuk berbagai disiplin ilmu sehingga kepanjangannya berubah menjadi *" Statistical Product and Service Solution"* (Nisfiannoor, Muhammad, Pendekatan Statistika Modern untuk Ilmu Social, Salemba Humanika, 2009:15.)

SPSS adalah salah satu program yang paling banyak digunakan untuk analisis statistika ilmu social. SPSS digunakan penelitian pasar, penelitian kesehatan, perusahaan survey, pemerintahan, penelitian pendidikan, organisasi pemasaran, dan sebagainya. Selain analisis statistika manajemen data (seleksi kasus, manajemen file, pembuatan data turunan) dan dokumentasi data (kamus metadata ikut dimasukkan bersama data) juga merupakan fitur-fitur dari software dasar SPSS. SPSS yang digunakan dalam penelitia ini adalah SPSS Statistic 25.

Statistic yang termasuk software dasar SPSS :

1. Statistik Deskriptif : Tabulasi silang, Frekuensi, Deskripsi, Penelusuran, Statistik Deskripsi Rasio.
2. Statistik Bivariat : Rata-rata. T-test, ANOVA, korelasi (bivariate, parsial, jarak), *Nonparametric*
3. Prediksi Hasil Numerik : Regresi Linear.
4. Prediksi untuk mengidentifikasi kelompok : Analisis Faktor, Analisis Cluster *(two-step, K-means, hierarkis)*, Diskriminan.

5. Uji Realibilitas adalah kepercayaan, keterandalan, keajegan, kestabilan, dan kekonsitensian, yang berarti sejauh mana hasil suatu pengukuran dapat dipercaya. Dimana pengukuran yang memiliki realibilitas yang tinggi disebut sebagai pengukuran yang reliabel

Tahap dari penelitian yang di uji dari software SPSS beberapa item yang di uji untuk menentukan suatu hasil yang ingin diketahui, pengujian yang dimaksud antara lain analisis validasi yang bertujuan untuk menunjukkan sejauh mana alat ukur yang digunakan dapat mengetahui apakah data yang digunakan. Analisis kedua adalah analisis reabilitas bertujuan sebagai alat untuk mengukur suatu data yang merupakan indicator dari peubah atau konstruk, suatu data dikatakan reliable atau handal jika jawaban seseorang terhadap pernyataan adalah konsisten atau stabil dari waktu ke waktu. Analisis yang ketiga digunakan analisis korelasi bertujuan untuk mendapatkan pola dan keeratan atau kekuatan hubungan antara dua variable atau lebih. Dan Analisis regresi bertujuan untuk membangun sebuah perasamaan garis lurus dan menggunakan persamaan garis lurus dan menggunakan persamaan tersebut untuk membuat perkiraan.

J. Penelitian Terdahulu

1. Penelitian dari Muhammad Guntur tentang Studi Perilaku Pengendara Sepeda Motor Di Kota Makassar.

   Pada penelitian ini bertujuan untuk menganalisis karakteristik pengguna sepeda motor di Kota Makassar dan menganalisis perilaku pengendara sepeda motor antara usia pengendara, pendidikan terakhir, profesi, dan penghasilan

terhadap kebijakan peraturan lalu lintas. Berdasarkan hasil analisis data, maka di dapat :

a. Tingkat signifikasi 0,000 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara usian pengendara dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas
b. Semakin tinggi usia pengendara peluang untuk memiliki perpepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1,213 kali setiap pertambahan usia.
c. Tingkat signifikasi 0,023 lebih kecil daripada 0,05 menunjukkan bahwa terdapat pengaruh yang signifikan antara tingkat pendidikan dengan persepsi pengendara sepeda motor terhadap kebijakan peraturan lalu lintas.
d. Semakin tinggi tingkat pendidikan pengendara peluang untuk memiliki persepsi yang baik terhadap kebijakan peraturan lalu lintas adalah sebesar 1.506 kali setiap kenaikan tingkat pendidikan.

2. Penelitian dari dewi Wahyuningsih, Fadhil Akbar, E.P. Eko Yuliapriyono tentang Analisis Perubahan Perilaku Pengendara Sepeda Motor Pada Ruas Jalan Di Kota Semarang.

   Pada penelitian ini bertujuan mengidentifikasi perubahan nilai ekivalen mobil penumpang dalam MKJI 1997 terhadap parameter-parameternya terutama pada sepeda motor dan memperbaiki nilai emp pada MKJI 1997 dalam Perencanaan, dan analisis operasional jalan. Berdasarkan analisis data, maka di dapat :

a. Nilai emp hasil analisa untuk jalan Soekarano Hatta (jalan perkotaan terbagi) yaitu 1,000 untuk LV,075 untuk HV, dan 0,459 untuk MC dengan nilai emp LV 1,000, HV 1,200, dan Mc 0,250 untuk arus lalu lintas per lajur ≥ 1050 kend/jam menurut MKJI 1997.
b. Nilai emp sepeda motor (MC) lebih besar dibandingkan dengan nilai emp pada MKJI 1997 karena variasi arus lalu lintas lebih dominasi oleh sepeda motor sehingga menyebabkan gangguan pada laju kendaraan lain.
c. Adanya perbedaan pengaruh hambatan samping terhadap kecepatan lalu lintas dan nilai emp pada kedua lokasi pengamatan karena adanya perbedaaan lingkungan dan karakteristik lalu lintas pada kedua lokasi pengamatan.
d. Semakin meningkatnya perkembangan mesin motor dan atribut keselamatan menyebabkan keselamatan kecepata dan kinerja operasional motor menjadi lebih baik. Sehingga kecepatan motor menjadi lebih tinggi dan kemampuan maneuver kendaraan meningkat.
e. Perilaku pengendara sepeda motor pada jalan yang padat seringkali menggunakan lajur lawan, terutatama pada jalan terbagi, menyebabkan terjadinya kemacetan pada jalur lawan. Sedangkan pada jalan terbagi, sepeda motor lebih banyak menggunakan jalur dalam (inner line) dibandingkan laju luar (outer line) karena jalur dalam sering digunakan oleh kendaraan kecepatan rendah sehingga menganggu kecepatan sepeda motor yang tinggi.

f. Nilai emp MC mendekati nilai emp LV sehingga gangguan akibat sepeda motor hamper sama denganaa gangguan akibat kendaraan ringan yang melintas.

3. Penelitian dari Magfirah, Nur Qamariah tentang Perilaku Masyarakat Pengendara Bermotor Terhadap Potensi Kecelakaan Lalu Lintas Di Kabupaten Majene Provinsi Sulawesi Barat.

   Pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui pengaruh perilaku pengendara bermotor terhadap potensi kecelakaan masyarakat di Kabupaten Majene dengan menggunakan lima variable yaitu berpindah jalur tanpa lampu sen, mengemudi sambil menelpon, melanggar rambu-rambu lalu lintas, mengemudi sambil mendengarkan music dan mengemudi dengan kecepatan tinggi.

   Berdasarkan analisis data, maka di dapat diketahui bahwa pengaruh variable bebas perilaku masyarakat pengendara bermotor yaitu indicator mengemudi dengan kecepatan tinggi terhadap potensi kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Majene adalah 0,538 arttinya jika Perilaku Masyarakat Pengendara Bermotor yaitu variable mengemudi dengan kecepatan tinggi berpengaruh siginifikan terhadap potensi kecelakaan lalu lintas di Kabupaten Majene.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Metode penelitian ini mencakup terhadap tahap-tahap yang dilakukan untuk melalukan penelitian langkah yang sangat penting untuk memecahkan suatu masalah yang terjadi. Metode yang dilalukan dalam penelitian ini adalah metode penelitian kuantitatif yang merupakan metode penelitian yang banyak menuntut penggunaan angka, mulai dari pengumpulan data, penafsiran terhadap data tersebut , serta penampilan dari hasilnya disertai gambar table ataupun grafik. Kemudian data hasil penelitian dianalisis sesuai dengan prosuder.

Menurut Sugiyono (2015:207), metode pemeriksaan kuantitatif yang jelas adalah penyelidikan informasi dengan menggambarkan atau menggambarkan informasi yang telah dikumpulkan semua hal yang dipertimbangkan tanpa bermaksud untuk membuat tujuan yang berlaku untuk masyarakat umum.

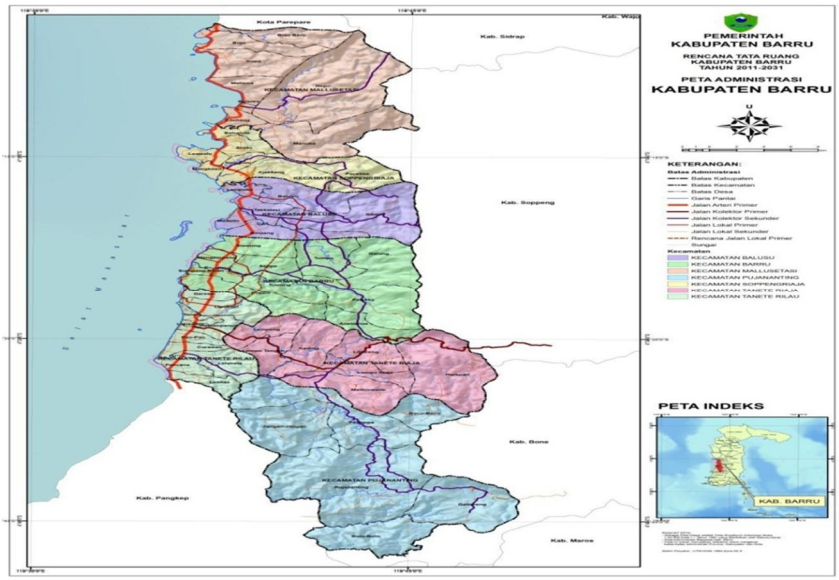
B. Variabel

Variabel penelitian yang diukur dalam penelitian ini diadopsi dari penelitian-penelitian sebelumnya. Selain itu mengukur tingkah laku menyimpang dengan DBQ (Driver Behaviour Questionare) diukur pula aspek kebiasaan berkendara adalah jarak berkendara, rata-rata kecepatan di jalan raya, kepemilikan SIM, pengalaman mengemudi dan lama mengemudi. Selain itu responden juga diberi pertanyaan mengenai aktivitas sambil berkendara yang bisa meliputi telepon, SMS, mendengarkan music dan aktivitas lainnya. Pengendara motor laki-laki

cenderung dapat melakukan perilaku menyimpang terkait error (kesalahan), violation (pelanggaran) dan speed (kecepatan) sedangkan pengendara motor perempuan cenderung untuk melalukan kecerobohan (lapses).

C. Lokasi dan Waktu penelitian

1. Lokasi penelitian dilalukan di Kabupaten Barru



Gambar 3.1. Peta Lokasi Penelitian

Sumber: http://www.pn-barru.go.id/berusaha_lebih_baik/id/tentang-kami/wilayah-yurisdiksi

2. Waktu penelitian

Penelitian ini dilaksanakan selama sebulan.

D. Teknik Pengumpulan Data

1.Jenis Data

Dalam penelitian ini teknik yang di gunakan untuk mengumpulkan data yaitu:

1) Data Primer

Data primer yaitu sumber data penelitian yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono, 2008:193). Data primer dalam penelitian ini adalah obervasi, wawancara dan kuesioner. Cara pengumpulan data primer yang dilalukan:

a. Observasi adalah teknik pengumpulan data yang dilakukan dengan cara mengamati situasi dan kondisi yang ada di lapangan yang bersifat objektif nyata dan dapat dipertanggungjawabkan.
b. Wawancara adalah cara mendapatkan informasi dengan bertanya langsung kepada responden. Wawancara ditujukan kepada pengguna kendaraan bermotor.
c. Kuesioner adalah pertanyaan tertulis yang dibagikan kepada responden untuk mendapatkan informasi.

2) Data Sekunder

Data sekunder yaitu sumber data penelitian yang tidak langsung memberikan data kepada pengumpul data (Sugiyono,2008:193). Data-data yang diperoleh dari tulisan seperti buku-buku teori, buku laporan, peraturan-peraturan, dan dokumen baik yang berasal dari instansi terkait maupun hasil kajian literature.

2. Teknik Sampling

Teknik sampling adalah teknik yang dilakukan untuk menentukan sampel. Jadi sebuah penelitian yang baik haruslah memperhatikan dan menggunakan sebuah teknik dalam menetapkan sampel yang akan diambil sebagai subjek penelitian. Dipenelitian ini juga akan menggunakan teknik sampling nonprobability sampling.

Nonprobability sampling adalah salah satu teknik pengambilan sampel yang tidak memberi peluang/kesempatan yang sama bagi setiap unsur atau anggota populasi untuk dipilih menjadi sampel. Jenis teknik sampling ini ada beberapa macam tetapi yang menjadi pilihan peneliti adalah Quota sampling.

Sampling kuota adalah teknik untuk menentukan sampel dari populasi yang mempunyai ciri-ciri tertentu sampai jumlah (kuota) yang diinginkan. Teknik ini jumlah populasi tidak diperhintungkan akan tetapi diklasifikasikan dalam beberapa kelompok. Sampel diambil dengan memberikan jatah atau quorum tertentu terhadap kelompok. Pengumpulan data dilalukan langsung pada unit sampling. Setelah jatah terpenuhi maka pengumpulan data dihentikan

Teknik ini biasanya digunakan dan didesain untuk penelitian yang menginginkan sedikit sampel dimana setiap kasus dipelajari secara mendalam. Dan bahayanya jika sampel terlalu sedikit maka tidak akan dapat mewakili populasi maka sampel yang di tentukan dalam penelitian ini yaitu 405 responden.

E. Teknik Analisi Data

Teknik analisi data yang akan di gunakan dalam penelitian ini adalah menggunakan

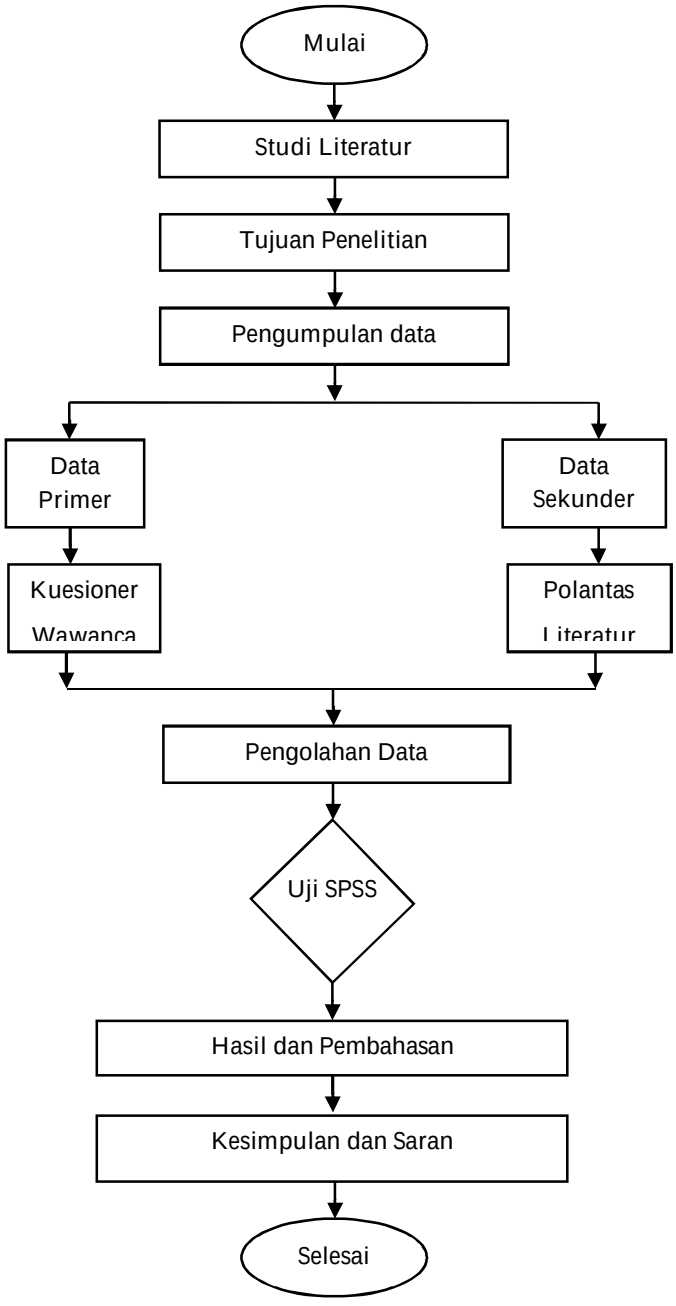
1. Analisis Kuantitatif

   Menurut Kasiram (2008) analisis kuantitatif adalah metode penelitian yang menggunakan proses data-data yang berupa angka sebagai alat menganalisis dan melalukan kajian penelitian, terutama mengenai apa yang di teliti.

2. Analisis Kualitatif

   Menurut Moelong (2007:3) menyatakan bahwa analisis kualitatif merupakan prosedur penelitian yang menghasilkan data deskriptif berupa kata-kata tertulis maupun lisan dari orang-orang dan perilaku yang di amati.

F. Bagan Diagram Alir



Gambar 3.2 Bagan Diagram Alir

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN ANALISIS DATA

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Kabupaten Barru merupakan salah satu kabupaten di provinsi Sulawesi Selatan dengan luas 1.175km^2 dan jumlah penduduk tahun 2021 sebanyak 184.452 jiwa, dengan kepadatan 157km/km^2. Kabupaten Barru terletak antara $4^0$00' – $5^0$35' Lintang Selatan dan $199^0$35' – $119^0$49' Bujur Timur, wilayahnya berada dibagian barat daratan Pulau Sulawesi sekitar lebih 102 Km sebelah utara Kota Makassar Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan. (Sumber : Wikipedia)

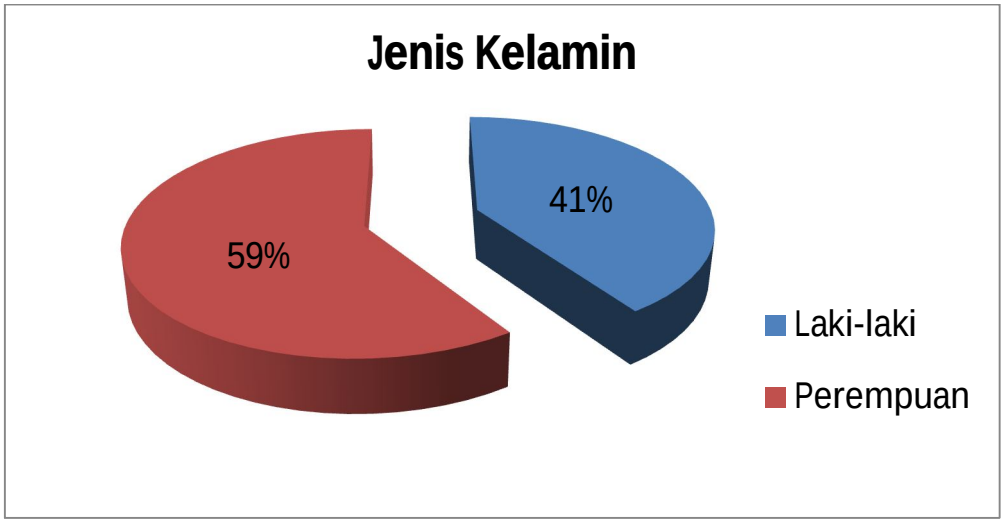
Kabupaten Barru memiliki 7 kecamatan yaitu (Kecamatan Balusu, Barru, Mallusetasi, Pujananting, Soppeng Riaja, Tanete Riaja, dan Tanete Rilau) dan 15 Keluarahan. Kecamatan Pujananting merupakan Kecamatan terluas dengan luas sekitar 314,26 km2 atau 37,5% luas Kabupaten Barru (Sumber : sulselprov.go.id).

Pada tahun 2016-2021 menurut Badan Pusat Statistik (BPS) Kabupaten Barru jumlah kecelakaan lalu lintas yaitu 1.115 kasus diantaranya meninggal dengan jumlah 141 kasus, luka berat dengan jumlah 111 kasus, dan luka ringan sebanyak 945 kasus. Jika dilihat dari penyebab kecelakaan paling dominan yaitu faktor pengemudi yang minim mengantisipasi berbagai faktor karena ngantuk, lengah tidak tertib, bahkan mabuk. Adapun faktor kendaraan, mayoritas diakibatkan ban pecah, rem blong, selip, kerusakan mekanis dan kerusakan mesin. (sumber : Badan Pusat Statistik Kabupaten Barru).

B. Karaktreistik Responden

Karakteristik responden yang di libatkan pada penelitian sebanyak 405 orang yang di pilih memenuhi kriteria responden. Karakteristik responden di uraikan berdasarkan jenis kelamin, umur, kendaraan yang dimiliki, kepemilikan sim, pendidikan terakhir, survey kecelakaan, survey pelanggaran rambu lalulintas dan pengalaman berkendara. Berdasarkan hasil pengumpulan data, karakteristik responden diuraikan sebagai berikut.

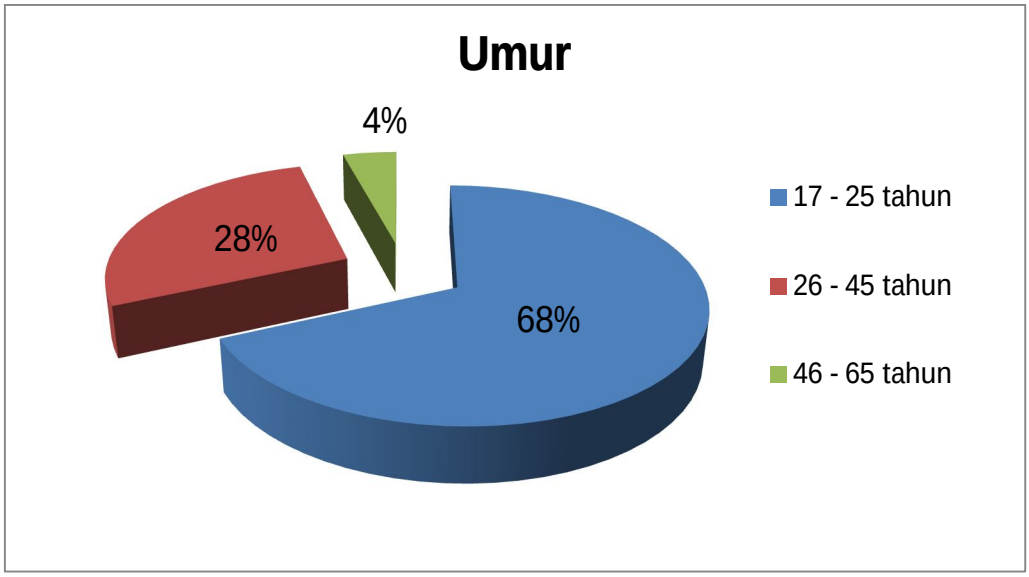
1. Karakteristik responden menurut jenis kelamin



Gambar 4.1 Karakteristik Responden Menurut Jenis Kelamin

Berdasarkan gambar diagram diatas menunjukkan persentase karakteristik responden menurut jenis kelamin yaitu jenis kelamin laki-laki sebesar 59% dan perempuan 41% yang artinya pengendara umum lebih dominan laki-laki.

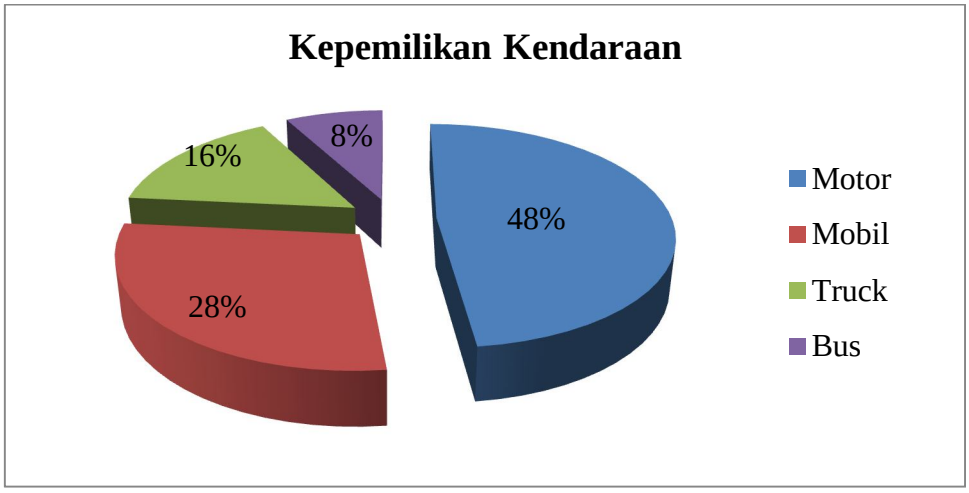
2. Karakteristik menurut umur



Gambar 4.2 Karakter Responden Menurut Umur

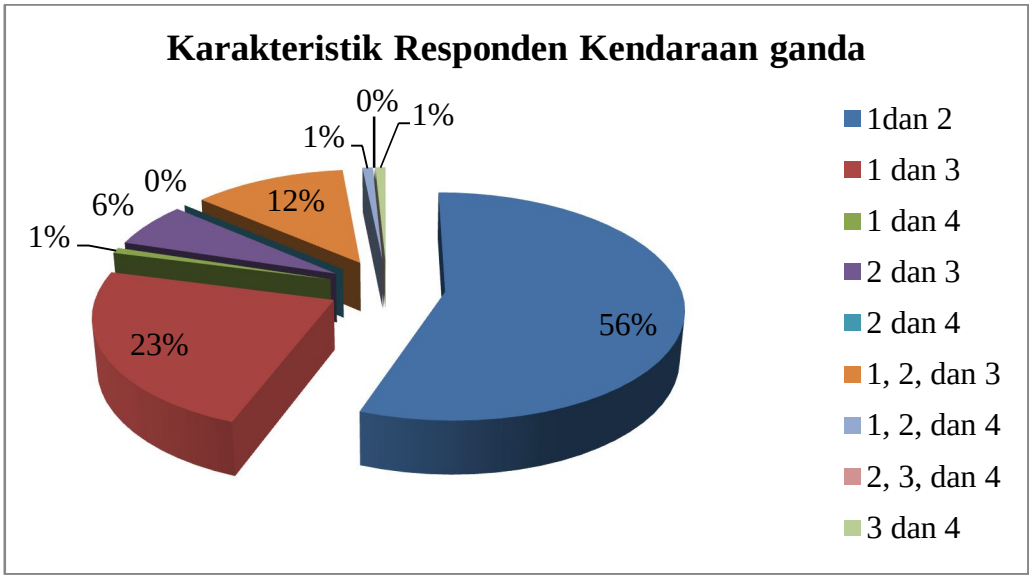
Berdasarkan gambar diagram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan umur yaitu 17 – 25 tahun sebanyak 68,6% kemudian 26 – 45 tahun sebanyak 27,2% dan 45 – 65 tahun sebanyak 4,2% yang artinya mengendarai kendaraan umum lebih dominan umur 17 -25 tahun sebanyak 68,6%.

3. Karakterisitik responden menurut kepemilikan kendaraan



Gambar 4.3 Karakteristik Responden Menurut Kepemilikan Kendaraan

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



Gambar 4.4 Karakteristik Respoden Menurut Kepemilikan Kendaraan Ganda

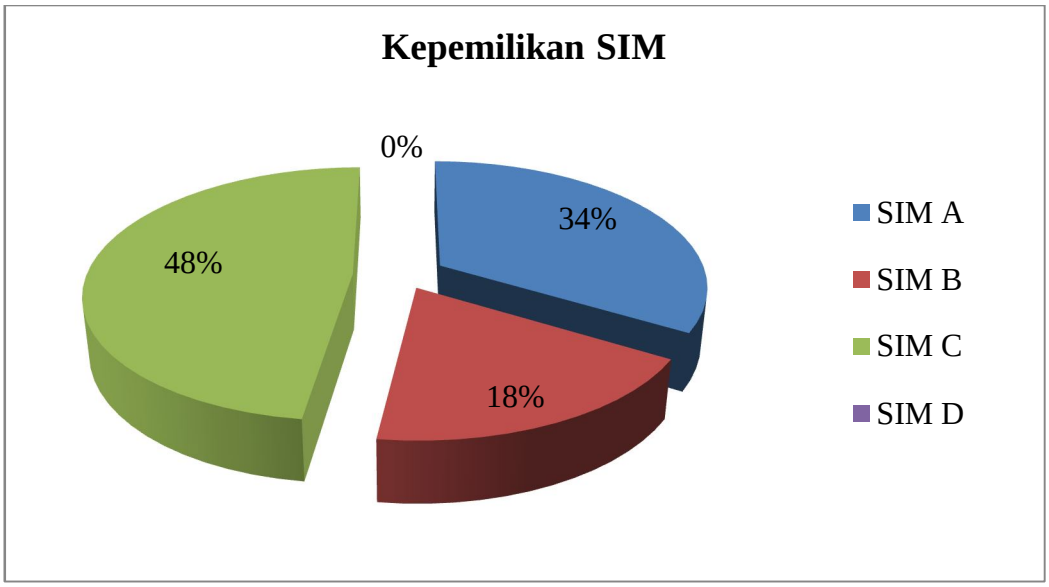
Keterangan :

1. Motor 2. Mobil 3. Truck 4. Bus

Dari gambar diagaram diatas tentang karakteristk responden kendaaraan berganda dengan jumlah 124 didapat hasil yaitu (1 dan 2) sebanyak 56%, (1 dan 3) sebanyak 23%, (1 dan 4) sebanyak 1% (2 dan 3) sebanyak 6%, (2 dan 4) sebanyak 1% (1, 2, dan 3) sebanyak 12% (1, 2, dan 4) sebanyak 1% (2, 3, dan 4) sebanyak 0% dan (3 dan 4) sebanyak 1%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa

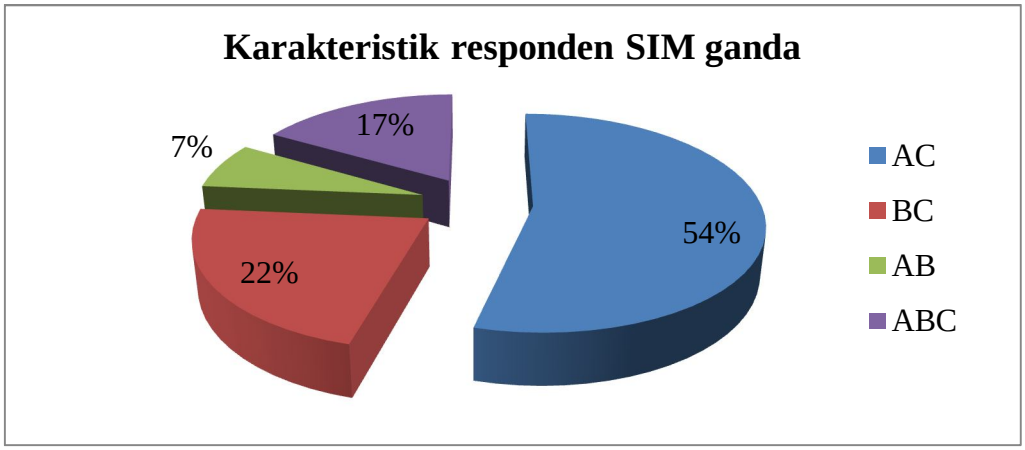
karakteristik responden kendaraan ganda yaitu motor dan mobil mendominasi sebanyak 56%.

2. Karakterisitik responden kepemilikan SIM



Gambar 4.5 Karakteristik Responden Kepemilikan SIM

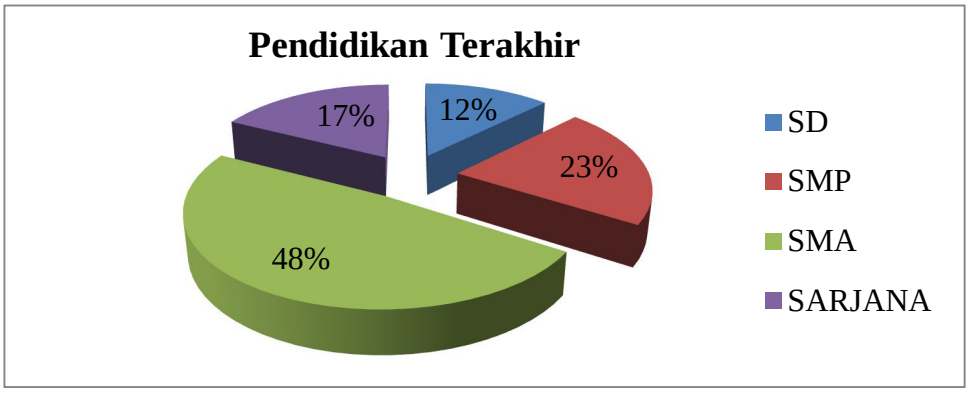
Berdasarkan gambar diagaram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan kepemilikan SIM yaitu yang memiliki SIM A sebanyak 34%, SIM B sebanyak 18%, SIM C sebanyak 48% dan SIM D (disabilitas) sebanyak 0% sehingga dapat disimpulkan bahwa survey responden berdasarkan kepemilikan SIM mendominasi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



Gambar 4.6 Karakteristik Responden Kepemilikan SIM Ganda

Adapun hasil survey tentang karakteristik responden yang memiliki SIM ganda berjumlah 144 yaitu SIM (AC) sebanyak 54%, SIM (BC) sebanyak 22%, SIM (AB) sebanyak 7% dan SIM (ABC) sebanyak 17%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa karakteristik responden kepimilikan SIM ganda lebih dominan SIM (AC).

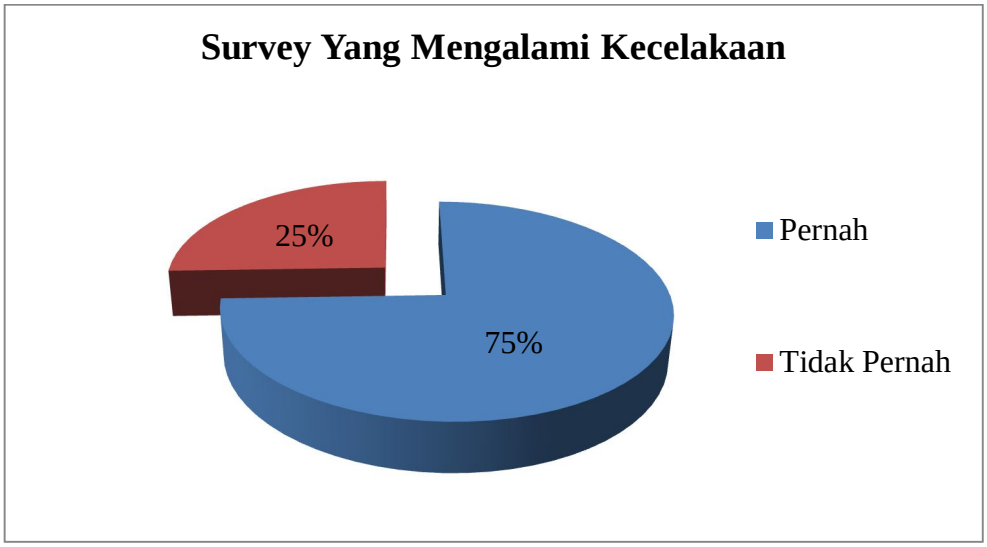
3. Karakteristik responden pendidikan Terakhir



Gambar 4.7 Karakteristik Responden Pendidikan Terakhir

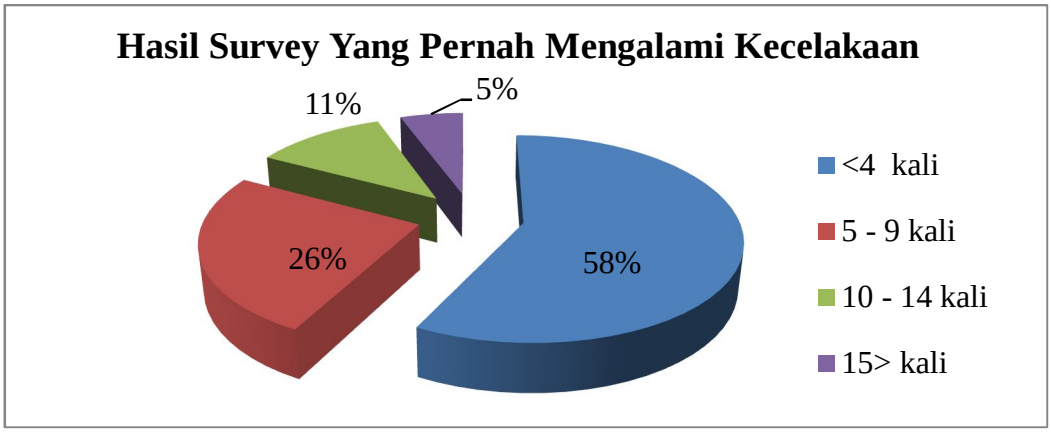
Dari gambar diagaram diatas tentang karakteristik pendidikan terakhir para responden didapat hasil yaitu SD sebanyak 12%,SMP sebanyak 23%, SMA sebanyak 48% dan SARJANA 17% sehingga dapat di simpulkan bahwa rata-rata responden memiliki jenjang pendidikan akhir yaitu SMA yaitu sebesar 48,5%.

4. Survey yang mengalami kecelakaan



Gambar 4.8 Survey Yang Mengalami Kecelakaan

Dari hasil survey responden tentang sering kecelakaan di dapatkan hasil bahwa sebanyak 75% responden pernah mengalami kecelakaan dan sebanyak 25% responden belum pernah mengalami kecelakaan.

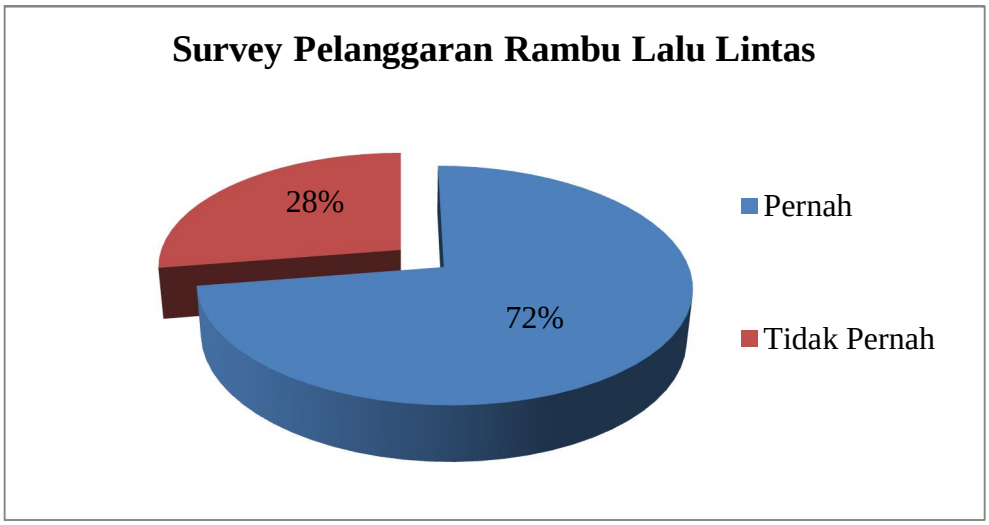


Gambar 4.9 Hasil Survey Yang Pernah Mengalami Kecelakaan

Adapun hasil survey responden yang pernah mengalami kecelakaan yaitu < 4 kali sebanyak 58% , 5 - 9 kali sebanyak 26%, 10 – 15 kali sebanyak 11% dan 15 > kali sebanyak 5% sehingga dapat disimpulkan bahwa rata-rata responden yang pernah mengalami kecelakaan paling banyak yaitu < 4 kali dengan presentase sebanyak 57,6%.Adapun jenis kecelakaan yang di maksud diatas menurut Undang-undang No.22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, kecelakaan dibagi menjadi 3 jenis yaitu :

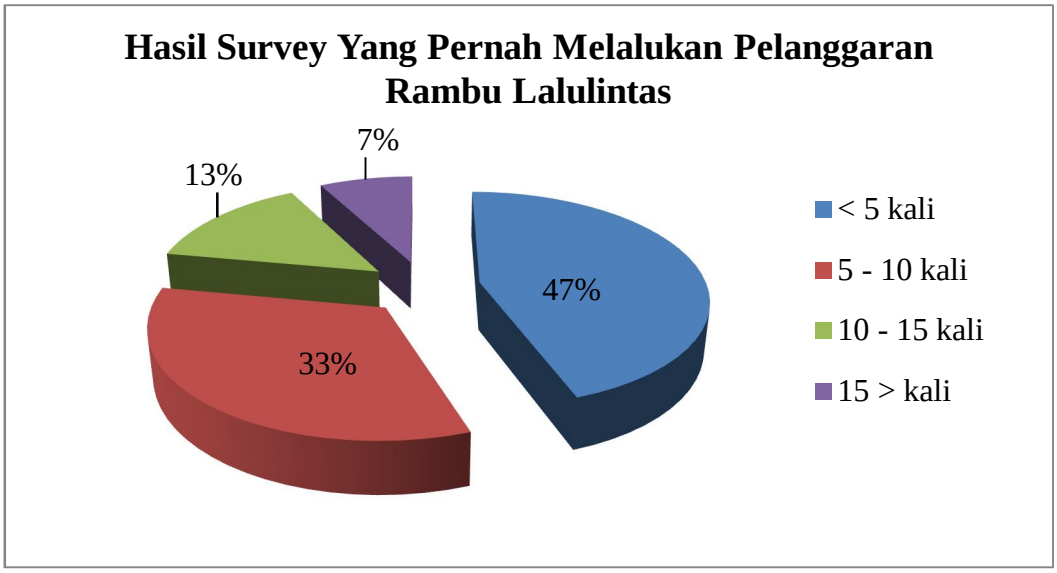
a. Kecelakaan lalu lintas ringan yaitu kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan atau barang.
b. Kecelakaan lalu lintas sedang yaitu kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan atau barang.
c. Kecelakaan lalu lintas berat yaitu kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal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

5. Survey pelanggaran rambu lalulintas



Gambar 4.10 Survey Pelanggaran Rambu Lalu Lintas

Dari hasil survey responden tentang pelanggaran rambu lalu lintas di dapatkan hasil dengan presentase sebanyak 72,3% responden yang menyatakan pernah melanggar rambu lalu lintas,sedangkan responden yang tidak pernah melanggar rambu lalu lintas memiliki presentase sebesar 27,7%.



Gambar 4.11 Hasil Survey Yang Pernah Melakukan Pelanggaran Lalu Lintas

Adapun hasil survey responden yang pernah melanggar rambu lalu lintas yaitu < 5 kali sebanyak 47% , 5 – 10 kali sebanyak 33%, 10 – 15 kali sebanyak 13% dan 15 > sebanyak 7% sehingga dapat disimpul bahwa rata-rata responden yang pernah melanggar rambu lalu lintas paling banyak yaitu < 5 kali dengan presentase sebanyak 45,1%. Yang dimana pelanggaran rambu lalu lintas yang sering dilanggar berupa :

a. Rambu Peringatan

   Rambu ini berisi peringatan bagi para pengguna jalan bahwa di depannya ada sesuatu yang berbahaya. Rambu ini didesain dengan latar kuning dan gambar atau tulisan berwarna hitam.

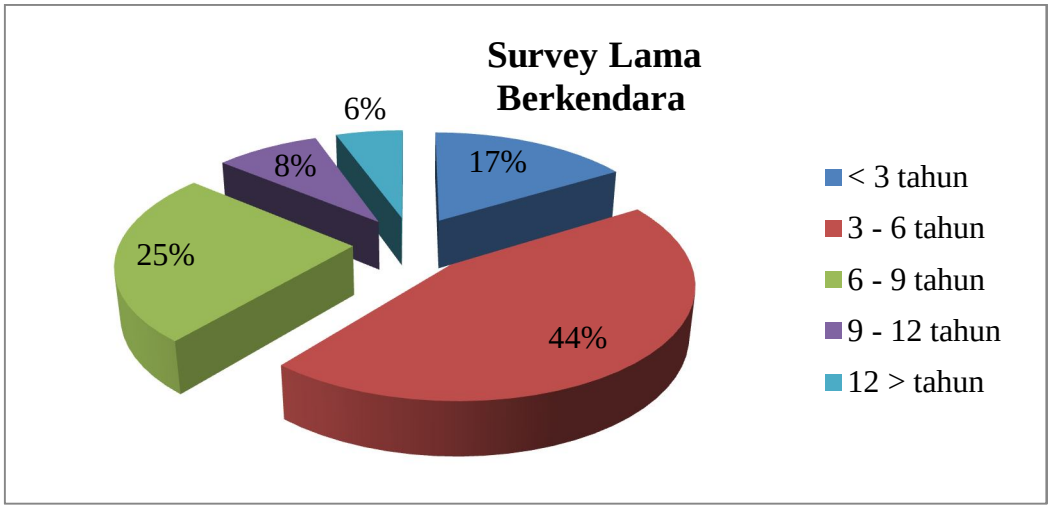
b. Rambu Larangan

   Rambu ini berisi larangan-larangan yang tidak boleh dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu ini didesain dengan latar putih dan warna gambar atau tulisan warna merah.

c. Rambu Perintah

   Rambu ini berisi perintah yang harus dilakukan oleh pengguna jalan. Rambu perintah didesain dengan bentuk bundar berwarna biru dengan gambar putih dan merah.

6. Lama berkendara



Gambar 4.12 Survey Lama Berkendara

Dari hasil survey responden tentang pengelaman berkendara didapatkan hasil yaitu lama berkendara < 3 tahun sebanyak 17%, 3 – 6 tahun sebanyak 44%, 6 – 9 tahun sebanyak 25%, 9 – 12 tahun sebanyak 8% dan 12 > tahun sebanyak 6%. Sehingga dapat disimpulkan bahwa para responden mendominasi pengalaman berkendara < 5 tahun dengan presentase sebanyak 44,5%

7. Skor Hasil Angket Responden

Berdasarkan hasil kuesioner (terlampir) dengan jumlah 405 responden, memiliki dua variabel bebas (X1 dan X2) dan satu variabel terikat (Y).

X1 :Pelanggaran Ringan

X2 : Pelanggaran Agresif

Y : Keselamatan Berkendara

Berikut adalah hasil tabel angket responden :

Tabel 4.13 Hasil Angket Responden

Variabel		**Skor**					**N**
Pelanggaran Ringan	X1						
Pelanggaran Rambu		1	2	3	4	5	
Tidak melihat spion sebeluum bermanuver	X1.1	40	149	116	65	35	405
Mencoba menyalip pengendara yang memberikan tanda berbelok	X1.2	47	139	139	53	27	405
Berkendara melewati batas kecepatan	X1.3	33	121	136	72	43	405
Memarkir kendaraan disembarangan tempat	X1.4	37	94	129	92	53	405
Melewati tanda larangan masuk	X1.5	22	88	97	121	77	405
Pelanggaran Bermanuver		1	2	3	4	5	

Lupa memberi tanda sein dan hampir mengalami tabrakan	X1.6	61	145	132	59	8	405
Mengendarai kendaraan diatas trotoar	X1.7	40	175	125	54	11	405
Saat berbelok kanan hampir menabrak pengendara lain yang dating dari dalam	X1.8	34	113	166	73	19	405
Menabrak sesuatu ketika memutar balik yang sebelumnya tidak anda lihat	X1.9	45	128	132	61	39	405
Lupa memasang tanda kendaraan bermotor (plat)	X1.10	40	93	142	72	58	405
Mengantuk saat berkendara	X1.11	103	104	119	58	21	405
Memakai ponsel saat berkendara	X1.12	28	126	160	59	32	405
Menorobos saat lampu merah	X1.13	46	122	125	75	37	405

Tidak kabur saat menabrak orang lain	X1.14	27	89	120	116	53	405
Melawan arus lalu lintas	X1.15	24	67	106	108	100	405
Pelanggaran Agresif	X2	1	2	3	4	5	
Berkendara ketika dalam pengaruh alkohol (Mabok)	X2.1	135	110	110	37	13	405
Membunyikan klakson untuk menunjukan kekesalan pada pengguna jalan lain	X2.2	38	136	168	50	13	405
Marah terhadap pengendara lain, kemudian mengejarnya	X2.3	64	136	121	56	28	405
Ugal-ugalan saat berkendara	X2.4	41	109	121	75	59	405
Terbiasa menyalip kendaraan besar tanpa membunyikan klakson atau	X2.5	30	80	139	82	74	405

isyarat lainnya							
Keselamatan Berkendara	Y	1	2	3	4	5	
Menggunakan perlengkapan berkendara yang safety (helm,sabuk pengaman, jaket sepatu dst)	Y1.1	24	44	97	117	123	405
Memperhatikan dan memahami rambu-rambu lalulintas ketika mengemudi	Y1.2	15	98	125	76	91	405
Mengecek kondisi kendaraan sebelum menggunakannya	Y1.3	6	48	102	99	150	405
Berkonsentrasi saat mengendarai	Y1.4	19	42	88	112	144	405
Membawa SIM atau STNK saat berkendara	Y1.5	9	27	86	103	180	405

Keterangan :

a. Tidak Pernah skor 1
b. Hampir Tidak Pernah skor 2
c. Kadang-Kadang skor 3
d. Cukup Sering skor 4
e. Sepanjang Waktu skor 5

C. Analisis Data dan Pembahasan

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

1. Uji Validasi

Adapun hasil menggunakan bantuan aplikasi *software SPSS statistic* .25 diperoleh hasil terhadap masing-masing pernyataan yang digunakan untuk mengukur variable efisensi dan hubungan perilaku pengendara terhadap potensi kecelakaan lalu lintas. Teknik yang digunakan untuk uji validitas ini adalah metode korelasi pearson dengan taraf signifikan 0,005 dilalukan dengan cara mengkorelasi masing-masing skor item dengan skor total item. Kemudian nilai korelasi (r hitung) yang telah diperoleh dibandingkan dengan nilai korelasi pada table (r tabel). Jika nilai r hitung lebih besar dari r tabel artinya variable dapat

dinyatakan valid. Nilai r tabel dengan taraf signifikansi 0,005 atau 5% dengan uji satu arah dan sampel atau n = 405 adalah 0,098. Berikut tabel hasil uji validitas adalah sebagai berikut :

Tabel 4.14 Hasil Uji Validitas

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

Sumber data : output SPSS 25

Berdasarkan tabel 4.17 diatas, dari hasil pengolahan data uji validitas diperoleh r hitung > r tabel. Dengan demikian dapat dikatakan bahwa masing-masing butir pertanyaan dalam kuesioner untuk setiap variable di nyatakan valid.

2. Uji Reliabilitas

Penelitian ini menggunakan metode *Cronbanch`s Alpa* dengan kriteria bahwa tingkat alpa dihitung lebih besar dari koefisien *Cronbanch`s Alpa* sebesar 0,60 maka data yang di ujikan memiliki tingkat reliabitas yang baik. Adapun perhitungan tingkat alpa dilakukan dengan menggunakan bantuan aplikasi software SPSS Statistic 25. Hasil pengujian dapat dilihat pada tabel di bawah ini:

Tabel 4.15 Hasil Uji Reliabilitas

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

Sumber data : output SPSS 25

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

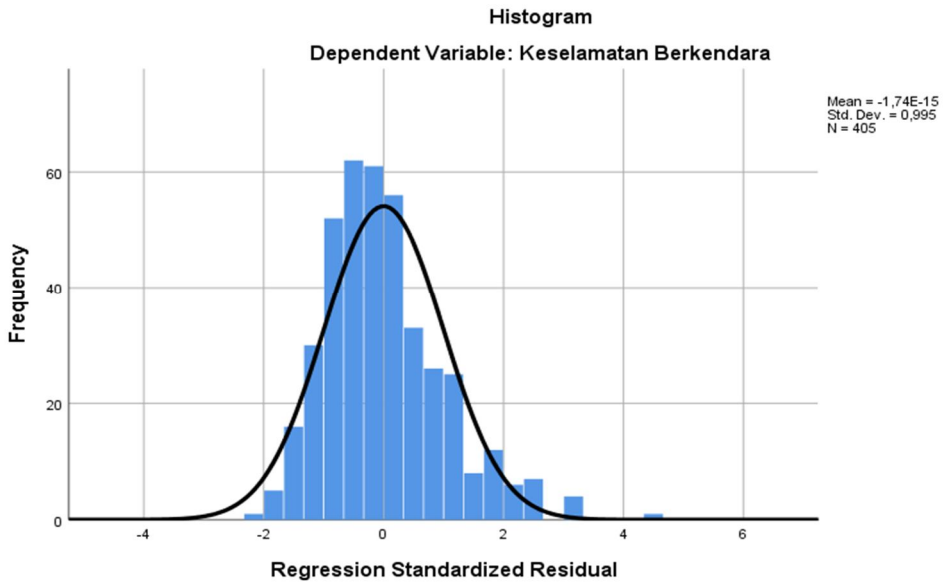
3. Uji Asumsi Klasik

Uji asumsi klasik berikut ini menggunakan regresi linear. Uji antara lain yaitu uji normalitas dan multikolinearitas. Berikut hasil uji dalam penelitian ini adalah :

a. Uji Normalitas

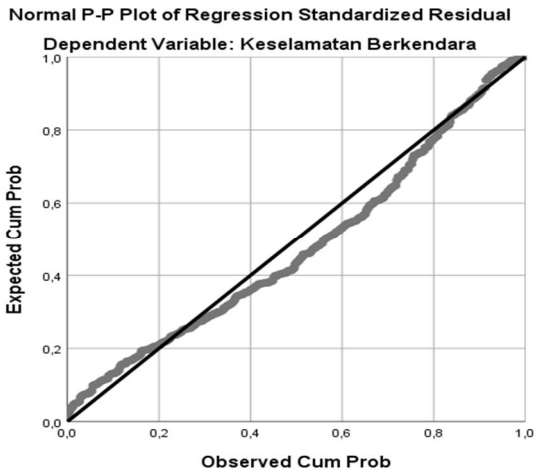
Dalam uji normalitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi variabel terikat dan variabel bebas keduanya mempunyai distribusi normal atau tidak. Cara yang bisa ditempuh untuk menguji kenormalan data adalah dengan menggunakan Grafik Normal P-P Plot dengan melihat

penyebaran datanya. Jika pada grafik tersebut penyebaran datanya mengikuti pola garis lurus, maka datanya normal, jika pada Grafik Scatter Plot titik-titik penyebaran datanya tersebar maka dapat dikatakan normal dan pada tabel test of normality dengan menggunakan kolmogrov smirnov nilai sig > 0.05, maka data terdistribusi normal. Adapun Uji Normalitas dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :



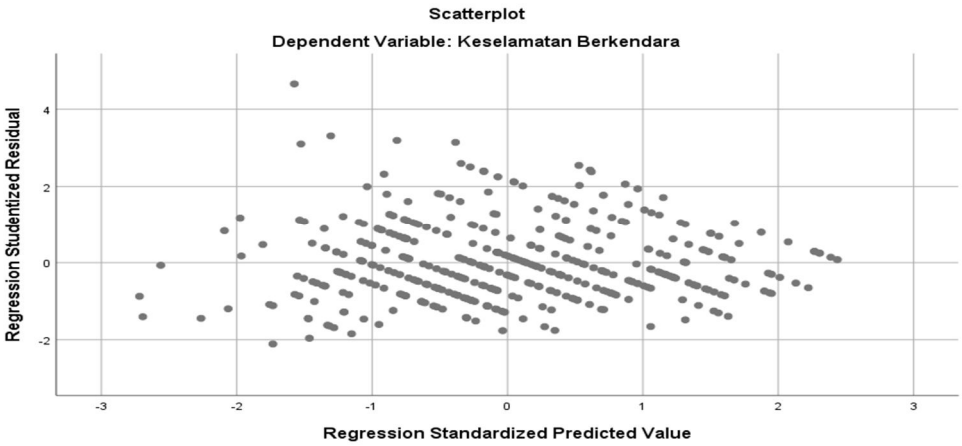
Gambar4.16 Grafik Histogram Uji Normalitas
Sumber data : output SPSS 25

Pada hasil gambar diatas menunjukkan bahwa grafik histogram memberikan pola distribusi yang seimbang yang artinya data distribusi normal.



Gambar 4.17 Normal Probality Plot
Sumber data : output SPSS 25

Untuk gambar P-P Plot terlihat pada titik-titik yang mengikuti dan mendekati garis diagonalnya sehingga dapat di simpulkan bahwa model regresi memnuji asumsi normalitas



Gambar4.18 Scatter Plot
Sumber data : output SPSS 25

Adapun hasil gambar diatas menunjukkan bahwa terlihat titik-titik plot membentuk pola garis dari kanan dan ke kiri, hal ini menujukkan adanya hubungan yang linear positif antara variabel bebas dan variabel terikat.

Tabel 4.19 Hasil Uji Normalitas dengan metode One Sample *Kolmogrov Smirnov*

Variabel	Unstandardized Residual
Keselamatan Berkendara (Y)	0,091

Dependent : X1, X2

Sumber data : output SPSS 25

Dengan output diatas dapat diketahui bahwa nilai signifikansi (asym.sig 2-tailed) sebesar 0,091. Menurut teori V.Wiratna Sujarweni nilai > 0,05 signifikansi residualnya berdistribusi normal. Berdasarkan nilai signifikansi diatas memliki nilai lebih dari 0,05 maka residual terdistribusi normal. Hal ini berdasarkan teori V.Wiratna Sujarweni terkait dengan hasil uji diatas bahwa terdistibusi normal karena asymp.sig (2-tailed) dengan nilai 0,091 yang memiliki nilai lebih besar dari 0,05. Maka dapat dikatakan data terdistribusi secara normal.

b. Uji Multikolinearitas

Dalam penelitian ini menggunakan uji multikolinearitas. Berikut hasil dari uji multikolinearitas antara lain :

Tabel 4.20 Hasil Uji Multikolinearitas

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

Dependent : Keselamatan Berkendara (Y)

Sumber data : output SPSS 25

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

4. Uji Hipotesis

a. Analisis Regresi Linear Berganda

Melalui analisis regresi linear berganda peneliti memperoleh data pengaruh X1 dan X2 terhadap Y dengan menggunakan hasil perhitungan melalui program SPSS.25. Tabel hasil uji regresi linear berganda dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.21 Hasil Perhitungan Regresi Berganda dan Persamaan Regresi

Model	**Unstandardized Coefficients**		**Standardized Coefficients**	**t**	**Sig**
	B	**Std error**	**Beta**		
(Constant)	4,319	,590		7,321	,000
Pelanggaran Ringan	,295	,017	,703	16,920	,000
Pelanggaran Agresif	,112	0,44	,106	2,552	,011

Dependent Variabel : Keselamatan Berkendara (Y)

Sumber data : output SPSS 25

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

Y = 4,319a+ 0,295x1 + 0,112x2 + e

Keterangan :

Y = Keselamatan Berkendara X2 = Pelanggaran Agresif

A = Constant

X1 = Pelanggaran Ringan

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

b. Koefisien Determinasi R^2

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan uji koefisien determinasi (R^2). Hasil analisis determinasi dapat dilihat pada output di bawah :

Tabel 4.22 Hasil Uji Determinasi

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

a. Predictors : (Constant), Pelanggaran Agresif, Pelanggaran Ringan

Sumber data : output SPSS 25

Bersdasarkan hal ini dapat di simpulkan pada variable Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai R^2 (R square) sebesar 0,036 (0,604 x 0,604) atau 0,036%. Hal ini dapat disimpulkan bahwa variable Pelanggaran Ringan dan Pelanggaran Agresif mempunyai hubungan signifikan secara simultan terhadap variable Keselamatan Berkendara (Y) yaitu sebesar 0,036%. Pada kolom R square memperoleh nilai kurang dari signifikansi 0,005 maka dapat dikatakan tidak mempunyai hubungan yang positif dan signifikan.

c. Uji F atau Simultan

Uji F (simultan) digunakan untuk mengetahui apakah variable independent secara bersama-sama atau simultan berpengaruh secara signifikan terhadap variable (Y). Berdasarkan tabel berikut ini :

Tabel 4.23 Hasil Uji F atau Simultan

Model	Sum Of Squares	Df	Mean Square	F	Sig
Regression	2562,648	2	1281,234	305,953	,000[b]
Residual	1683,564	402	4,188		
Total	4246,212	404			

a. Dependent Variable : Keselamatan Berkendara

b. Predictors : (Constant), Pelanggaran Agresif, Pelanggaran Ringan

Sumber data : output SPSS 25

Pada sig < 0,05 artinya berpengaruh dan signifikan yaitu H_0 ditolak dan H_a diterima. Dan sebaliknya apabila sig > 0,05 memiliki arti bahwa tidak berpengaruh dan signifikan yaitu H_0 diterima dan H_a ditolak. Dalam hal ini dapat di simpulkan nilai uji F atau simultan adalah pada variabel Y memperoleh nilai signifikan sebesar 0,000 dan lebih kecil dari signifikan 0,05 sehingga dapat di katakan bahwa H_o ditolak dan H_a diterima yang artinya pada variabel Pelanggaran Ringan, dan Pelanggaran Agresif secara simultan memiliki pengaruh dan siginifikan terhadap Keselamatan Berkendara (Y).

d. Uji T atau Parsial

Uji T digunakan untuk menguji bagaimana pengaruh masing-masing variabel bebasnya secara sendiri-sendiri terhadap variabel terikatnya. Sebelum menyimpulkan hipotesis yang diterima terlebih dahulu menentukan taraf signifikan 5% atau 0,05. Apabila t > 0,05 maka H_o diterima dan H_a ditolak artinya secara parsial tidak berpengaruh secara signikan, begitupun sebaliknya apabila t < 0,05 maka H_o ditolak dan H_a diterima artinya secara parsial berpengaruh secara signifikan. Dapat dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4.24 Hasil Uji T atau Parsial

Model	**Unstandardized**	**Coeffiecients**	**Standardized Coefficients**	**T**	**Sig.**
	B	**Std. Erorr**	**Beta**		
(Constant)	4,319	0,590		7,321	0,000

Pelanggaran Ringan	0,295	0,017	0,703	16,920	0,000
Pelanggaran Agresif	0,112	0,044	0,106	2,552	0,011

a. Dependent Variabel : Keselamatan Berkendara

Sumber data : output SPSS 25

Berdasarkan tabel diatas dapat disimpulkan hasil Uji T atau Parsial adalah sebagai berikut :

1) Pengaruh Pelanggaran Ringan terhadap Keselamatan Berkendara

   Pada variabel X_1 (pelanggaran ringan) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000. Hal ini dapat diketahui bahwa H_o ditolak dan H_a diterima artinya variabel X_1 (pelanggaran ringan) secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y).

2) Pengaruh Pelanggaran Agresif terhadap Keselamatan Berkendara

   Nilai signifikansi pada variabel X_2(pelanggaran agresif) sebesar 0,011. Dari hasil tersebut dapat diketahui bahwa H_o diterima dan H_a ditolak. Sehingga dapat disimpulkan variabel X_2 (pelanggaran agresif) secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y).

5. Uji Korelarasi

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

menggunakan hasil perhitungan melalui program SPSS.25 Tabel hasil uji korelasi dapat dilihat sebagai berikut :

Tabel 4.25 Hasil Uji Korelasi

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

a. Dependent Variabel : Keselamatan Berkendara

Sumber data : output SPSS 25

Berdasarkan tabel diatas dapat dijelaskan jika nilai sigfinifikansi < 0,005 artinya terdapat adanya hubungan antara variabel bebas sedangkan jika nilai signifikansi > 0,005 memiliki arti bahwa tidak adanya adanya hubungan antara variabel bebas. Maka dapat disimpulkan sebagai berikut :

1) Pada variabel Pelanggaran Ringan (X1) memiliki hubungan positif terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000 dan lebih kecil daripada 0,05 artinya terdapat hubungan posistif antara variabel terikat dan variabel bebas.
2) Pada variabel Pelanggaran Agresif (X2) memiliki hubungan positif terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000 dan lebih kecil daripada 0,05 artinya terdapat hubungan posistif antara variabel terikat dan variabel bebas.

Adapun jika dilihat dari nilai Pearson Correlation pada tabel 4.22 diatas maka nilai Pearson Correlation sebagai berikut :

a. Nilai Pearson Correlation 0,00 s/d 0,20 = tidak ada korelasi
b. Nilai Pearson Correlation 0,21 s/d 0,40 = korelasi lemah
c. Nilai Pearson Correlation 0,41 s/d 0,60 = korelasi sedang
d. Nilai Pearson Correlation 0,61 s/d 0,80 = korelasi kuat
e. Nilai Pearson Correlation 0,81 s/d 1,00 = korelasi sempurna

Maka dapat disimpulkan nilai R (koefisien Korelasi) sebesar 0,777 memiliki tingkat hubungan antara Pelanggaran Ringan (X1) dan Pelanggaran Agresif (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat.

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis dan pembahasan yang telah diuraikan pada bab sebelumnya dan sesuai tujuan penelitian dengan menggunakan analisis SPSS.25, maka kesimpulan dari penelitian ini sebagai berikut :

1. Perilaku pengendara yang biasa dilakukan adalah ordinary violation atau pelanggaran ringan yaitu saat berkendara menggunakan handphone. Sedangkan bentuk aggressive violation atau pelanggaran agresif yang tertinggi dilakukan pengendara yaitu melebihi batas kecepatan di jalan raya. Pelanggaran yang dilakukan pengendara pada tingkat usia remaja (17-25 tahun) dan tingkat usia dewasa awal (26-45 tahun) signifikan lebih tinggi dibanding pelanggaran yang dilakukan oleh pengendara pada usia dewasa akhir sampai lansia awal (46-65 tahun).
2. Hasil dari nilai Uji Korelasi menunjukkan bahwa :
    a. Pada variabel Pelanggaran Ringan (X1) memiliki hubungan positif terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000 dan lebih kecil daripada 0,05 artinya terdapat hubungan posistif antara variabel terikat dan variabel bebas.
    b. Pada variabel Pelanggaran Agresif (X2) memiliki hubungan positif terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai

signifikansi sebesar 0,000 dan lebih kecil daripada 0,05 artinya terdapat hubungan posistif antara variabel terikat dan variabel bebas.

Adapun jika dilihat dari nilai Pearson Correlation maka dapat disimpulkan nilai R sebesar 0,777 memiliki tingkat hubungan antara Pelanggaran Ringan (X1) dan Pelanggaran Agresif (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan diatas dalam penelitian ini, saran yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Sosialisasi tentang peraturan lalulintas perlu dilakukan terus menerus agar para pengendara tidak melakukan pelanggaran diantaranya harus memiliki SIM sebagai syarat untuk melukukan perjalanan. Pemahaman rambu harus dipatuhi oleh setiap pengendara agar tidak terjadi kecelakaan yang fatal di jalan raya
2. Besarnya nilai Pearson Correlation nilai R (koefisien Korelasi) sebesar 0,777 yaitu tingkat hubungan antara Pelanggaran Ringan (X1) dan Pelanggaran Agresif (X2) terhadap Keselamatan Berkendara (Y) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat, maka pelanggaran ringan, agresif sedapat mungkin di turunkan bahkan ditiadakan sehingga keselamatan berkendara dapat terjaga dengan baik untuk mengurangi korban harta maupun jiwa.

DAFTAR PUSTAKA

Adriansyah, M. A. (n.d.). *Faktor-Faktor Yang Mempengaruhi Romalitas Remaja Awal.* Psikostudia: Jurnal .

Ariefullah Abdul Asis, M. (July 2019). *Penerapan Sanksi Pelanggaran Lalu Lintas Terhadap Anak.* Jurnal Jambura Law Riview.

Andar Sri Sumantri dan Irfan Misbahudin (2017). *FAKTOR YANG MEMPENGARUHI KESELAMATAN BERKENDARA MOBILDIRUAS JALAN TOL SEMARANG-BAWEN PROPINSI JAWA TENGAH.* Kota Semarang: Jurnal Saintek Maritim.

Charles Felix, L. S. (1 Agustus 2018). *Hubungan Pendidikan Di Sekolah Terhadap Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Berlalu Lintas.* Jakarta: Jurnal Mitra Teknik Sipil.

Chrussiawanti, N. (2015). *Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Kepatuhan Safety Riding Pada Remaja SMA Negeri 2 Sukorhajo.* Skripisi Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kusuma Husada Surukta.

Fardzanela Suwarto, H. L. (31 Desember 2019). *Pengaruh Rasa Takut Terhadap Profil Perilaku Pengendara Usia Remaja : Studi Dengan Driver Behaviour Questionnaore (DBQ).* Sumatera Barat, Padang: Jurusan Teknik Sipil, Fakultas Teknik, Universitas Andalas.

Ghozali, Imam. 2006. *Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program SPSS.* Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro

Indonesia, P. R. (2009). Undang-undang Republik Indonesia nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan. Eko Jaya

Kasiram. (2008). *Metodologi Penelitian*. Malang: UIN-Malang Pers.

Lovely Lady, L. A. (27 November). *EFEK USIA, PENGALAMAN BERKENDARA, DAN TINGKAT KECELAKAAN TERHADAP DRIVER BEHAVIOR.* Cilegon: Jurusan Teknik Industri, Fakultas Teknik, Universitas Sultan Ageng Tirtayasa.

Marlok, E. (1978). *Pengantar Teknik Dan Perncanaan Transportasi.* Jakarta: Erlangga .

Marsaid , M., Hidayat M, I., & Ahsan, A. (2013). *Faktor Yang Behubungan Dengan Kejadian Kecelakaan Lalu Lintas Pada Pengendara Sepeda Motor Di Wilayah Polres Kabupaten Malang.* Jurnal Ilmu Keperawatan , Journal Of Nursing Science.

Marzuki P, M. (2005). *Arti Penting Hermeutik Dalam Penerapan Hukum*.

Moleong, L. J. (2007). *Metode penelitian kualitatif*.

Poei E, P., & Ansusanto J, D. (2016). *Perilaku Berlalu Lintas Yang Mendukung Keselamatan Di Jalan Raya.* jurnal Teknik Sipil UAJY.

Prasetijo.S, E. d. (1990). *Hubungan Antara Pertambahan Usia Pengemudi Terhadap Karakteristik Perjalanan.* Yogyakarta: Simposium Forum Studi Tranfortasi Antar Perguruan Tinggi Indonesia (FSTPT) III.

Puspita A, D., & Hendrati L, Y. (2013). *Hubungan Antara Faktor Pengemudi Dan Faktor Lingkungan Dengan Kepatuhan Mengendarai Sepeda Motor.* Jurnal Berkala Epidemiologi.

Putranto, C. F. (1 Agustus 2018). *Hubungan Pendidikan Di Sekolah Terhadap Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Berlalu Lintas.* Jakarta: Jurnal Mitra Teknik Sipil.

Rabiman, R., & Handayono, N. (2019). *Kesadaran Berlalu Lintas Mahasiswa Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawisata Tamansiswa.* Yogyakarta: Jurnal Pendidikan Rokasi Otomotif.

Sadono, S. (2015). *Budaya Tertib Berlalu Lintas : Kajian Feromerologis Atas Masyarakat Pengendara Sepeda Motor* . Bandung: Lontar Jurnal Ilmu Komunikasi.

Samekto dan Jumaizi (2017). *Pengaruh Keterampilan, Konsentrasi dan Kondisi Jalan Terhadap Keselamatan Berkendara di Jalan Majapahit Semarang.* Kota Semarang: Jurnal Saintek Maritim.

Sarwono, S. (2008). *psikologi remaja jakarta* . Raja Grapindo Persada.

Sugiyono, (2008), *Metodologi Penelitian (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R&D, cetakan ke- 14*. Desember 2008.Bandung: ALFABETA.

Sugiyono. (2014). *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif* dan R&D. Bandung: Alfabeta

Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Manajemen*. Bandung: Alfabeta

Sujarweni, V. W., & Utami, L. R. (2019). The master book of SPSS. Anak Hebat Indonesia.

Tamin O, Z. (2000). *Perencanaan Dan Pemodelan Transportasi.* Bandung: Penerbit ITB.

Tersiana, Andra. 2018. *Metode Penelitian*. Yogyakarta: Start Up

Warpani, S. (1990). *merencanakan sistem transportasi*. Bandung.