JURNAL KARAJATA ENGINEERING Vol. 1 No. 2, Maret 2022, e-ISSN: 2775-5266
http://jurnal.umpar.ac.id/index.php/karajata
DOI http://dx.doi.org/xx.xxxx/karajata

PERILAKU PENGENDARA TERHADAP POTENSI KECELAKAAN LALULINTAS DI KABUPATEN BARRU

Sabir Gazali[1] Hakzah[2] Imam[3]
[2,3]Program Studi Teknik Sipil, Universitas Muhammadiyah Parepare, Indonesia

Informasi Artikel

Riwayat Artikel:

Dikirim: 2 Maret 2022
Revisi: 10 Maret 2022
Diterima: 12 Maret 2022
Tersedia *online*: 15 Maret 2022

Keywords:

Driver Behavior, Driving Safety, SPSS

ABSTRACT

Factors that cause road accidents are humans with their behavior in the form of impatience, strength, and recklessness and the condition of the vehicle. This study aims to determine the characteristics of drivers and the relationship between driver behavior and traffic accidents in the Barru Regency area. This study uses quantitative and qualitative methods, the population taken is 405 respondents. Analyzed using the SPSS 25 analysis method. The results of the analysis of the characteristics of the data are male gender 59% and female 401% with ownership of SIM C 48%, SIM A 34%, SIM B 18% and SIM D (disability) 0%, as for respondents with more than one SIM ownership as many as 144 of the total respondents and ages 17-25 years with a percentage of 68% followed by ages 26-45 years with a percentage of 28% and ages 45-65 years having a percentage of 4%. The relationship between driver behavior and traffic accidents is the result of the correlation test, namely the Pearson Correlation R value of 0.777, which means that the level of relationship between minor violations (X1) and aggressive violations (X2) on driving safety (Y) simultaneously has a strong correlation.

ABSTRAK

Faktor yang menyebabkan kecelakaan dijalan raya yaitu manusia dengan perilakunya berupa ketidaksabaran, adu kekuatan, ugal-ugalan dan kondisi kendaraannya. Penelitian ini bertujuan mengetahui karakteristrik pengendara dan hubungan perilaku pengendara terhadap kecelakaan lalulintas yang berada di wilayah Kabupaten Barru. Penelitian ini menggunakan metode kuantitatif dan kualitatif, populasi yang diambil sebanyak 405 responden. Dianalisis menggunakan metode analisis SPSS 25. Hasil analisis karakteristik data adalah jenis kelamin laki-laki 59% dan perempuan 401 % dengan kepemilikan SIM C 48%, SIM A 34%, SIM B 18% dan SIM D (disabilitas) 0%, adapun responden dengan kepemilikan SIM lebih dari satu yaitu sebanyak 144 dari total responden serta usia 17 – 25 tahun dengan presentase 68% diikuti usia 26 - 45 tahun dengan presentase sebanyak 28% dan usia 45 – 65 tahun memiliki presentase sebanyak 4%. Hubungan perilaku pengendara terhadap kecelakaan lalulintas hasil uji korelasi yaitu nilai Pearson Correlation R sebesar 0,777 yang berarti tingkat hubungan antara pelanggaran ringan (X1) dan pelanggaran agresif (X2) terhadap keselamatan berkendara (Y) secara simultan memiliki hubungan korelasi yang kuat.

***Penulis Korespondensi:**

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

This is an open access article under the CC BY-SA license.

I. PENDAHULUAN

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. 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.

A. Pengertian Transportasi

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

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. Kondisi kendraan adalah persyaratan yang harus dipenuhi kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan, dalam hal ini motor yang baik berupa persyaratan teknis dan lain jalan. Sepeda motor memiliki standar-standar kelengkapan yang wajib untuk memenuhi persyaratan teknis. Pemeriksaan persyaratan teknis pada kendaraan sepeda motor berfungsi untuk menghindari ancaman yang akan dating tiba-tiba saat mengendarai sepeda motor di jalan raya.

D. Konsentrasi Pengendara

Konsentrasi saat berkendara adalah hal yang sangat penting. 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.

E. 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. Keselamatan berkendara (*safety riding*) merupakan upaya yang dilakukan untuk mengurangi angka kecelakaan lalu lintas dan dampak akibat kecelakaan lalu lintas.

F. Penelitian Terdahulu

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

2) *Hubungan Pendidikan Di Sekolah Terhadap Perilaku Pengemudi Kendaraan Bermotor Saat Berlalu Lintas* : Berdasarkan hasil kuesioner analisis korelasi pengemudi kendaraan bermotor dengan norma-norma di sekolah yang dilakukan secara langsung dan online di Jabodetabek maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:Norma tata tertib dan disiplin dan norma hukum yang diberikan saat di sekolah berpengaruh

pada perilaku pengemudi kendaraan bermotor saat berlalu lintas. Nilai rataan terkecil pada kuesioner ini terdapat pada indikator tidak menggunakan telepon genggam saat mengemudi mobil dan mematuhi tata tertib lalu lintas. Norma tata tertib dan disiplin dan norma hukum berkorelasi dengan seluruh kelompok variabel DBQ. {6}

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

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

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

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

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

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

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

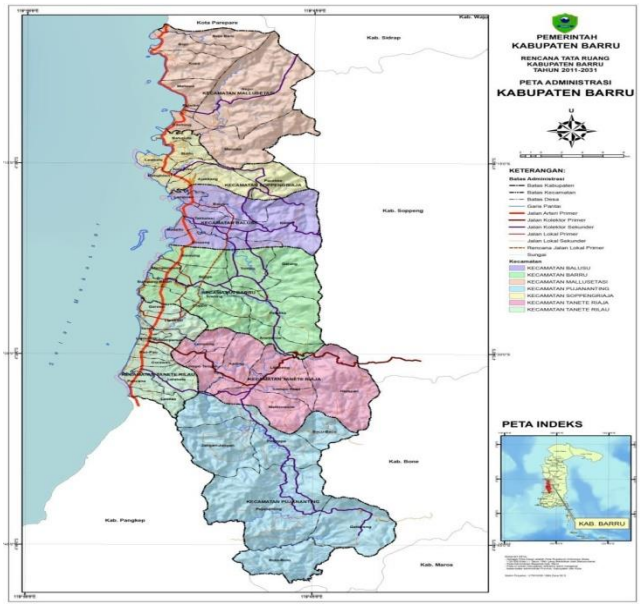
to a more accurate and reliable prioritization of road accident factors. [9]

II. METODE PENELITIAN

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

A. Lokasi dan Waktu Penelitian

1) *Lokasi Penelitian*: penelitian ini dilaksanakan di Kabupaten Barru



Gambar 1. Lokasi Penelitian

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

B. Teknik Pengumpulan Data

Dalam penelitian ini metode pengumpulan data yang digunakan yaitu :

1) *Data Primer :* yaitu sumber informasi penelitian yang tidak langsung memberikan informasi kepada pengumpul informasi. Informasi penting dalam penyelidikan ini adalah observasi, pertemuan dan jajak pendapat. Petunjuk untuk mengumpulkan informasi penting: observasi merupakan penelitian dengan melakukan pengamatan menyeluruh dengan tujuan untuk mengamati dan memahami perilaku kelompok maupun individu pada keadaan tertentu. Pertemuan dan jajak pendapat adalah cara yang paling efektif untuk mendapatkan data dengan menanyakan langsung kepada responden. Kuesioner adalah teknik pengumpulan data dengan cara meneliti memberikan daftar pertanyaan atau pernyataan yang tertulis untuk dijawab oleh responden.

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

C. Teknik Analisis Data

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

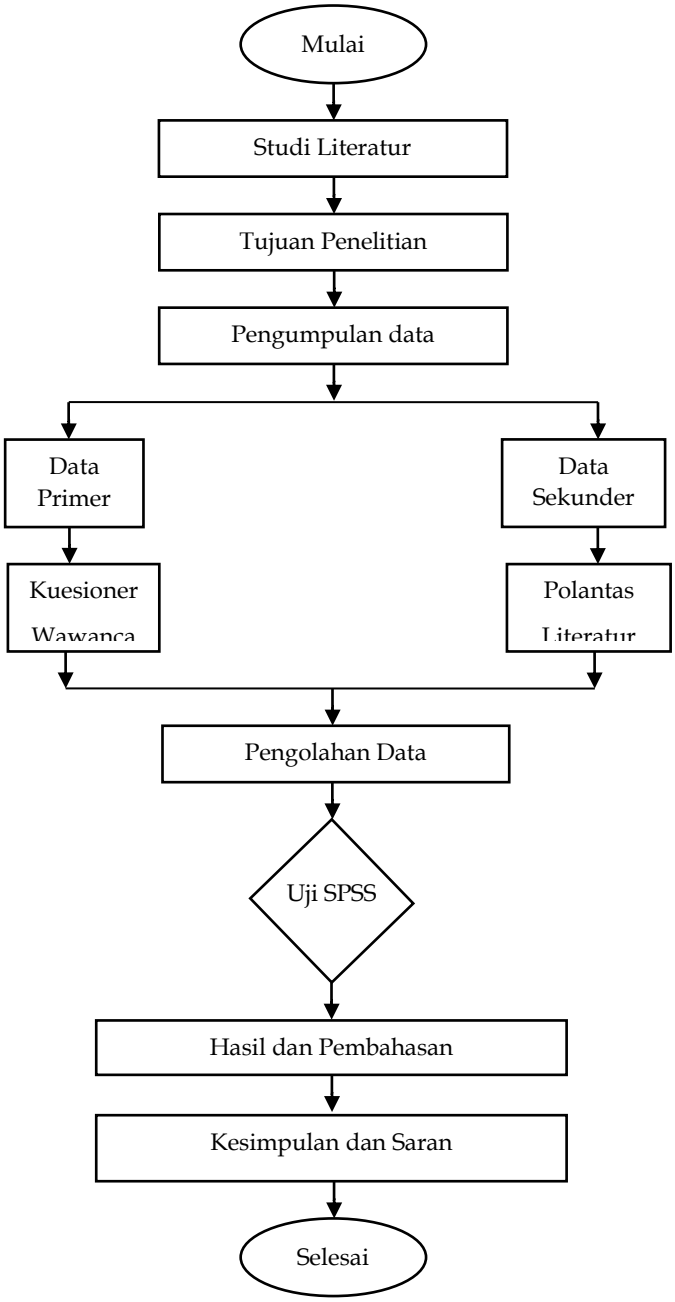
1) *Analisis Kuantitatif* : kuantitatif adalah teknik eksplorasi yang digunakan untuk menangani informasi sebagai angka-angka sebagai instrumen untuk membedah dan mengarahkan pertimbangan penelitian, terutama yang berkaitan dengan apa yang telah diselidiki.

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

D. Teknik Sampling

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

E. Bagan Alir Penelitian



Gambar 2. Bagan Alir Penelitian

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Lokasi Penelitian

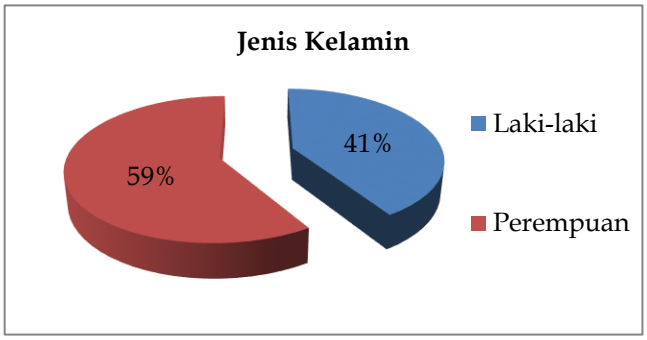
Penelitian ini dilakukan di Kabupaten Barru merupakan salah satu kabupaten di provinsi Sulawesi Selatan dengan luas 1.175km2 dan jumlah penduduk tahun 2021 sebanyak 184.452 jiwa, dengan kepadatan 157km/km2. Kabupaten Barru terletak antara 4000′ – 5035′ Lintang Selatan dan 199035′ – 119049′ Bujur Timur, wilayahnya berada dibagian barat daratan Pulau Sulawesi sekitar lebih 102 Km sebelah utara Kota Makassar Ibu Kota Provinsi Sulawesi Selatan.

B. Karakteristik Responden

1) *Responden menurut jenis kelamin*

Tabel 1. Jenis Kelamin Responden

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



Gambar 3. Presentase Jenis Kelamin Responden

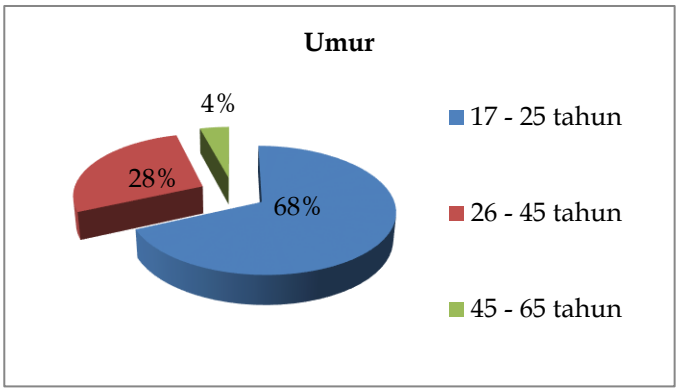
Hasil penelitian menunjukkan bahwa responden yang berjenis kelamin laki-laki lebih banyak di bandingkan yang berjenis kelamin perempuan dengan jumlah presentase 41 % untuk responden perempuan atau yang memilih sebanyak 165 orang, sedangkan jumlah presentase responden laki-laki sejumlah 59 % atau yang memilih sebanyak 240 orang dengan total responden sebanyak 405 orang.

2) *Responden menurut umur*

Tabel 2. Umur Responden

Umur Responden	Jumlah (orang)
1. 17 - 25	277
2. 26 - 45	111

3. 45 - 65	17
Total	405



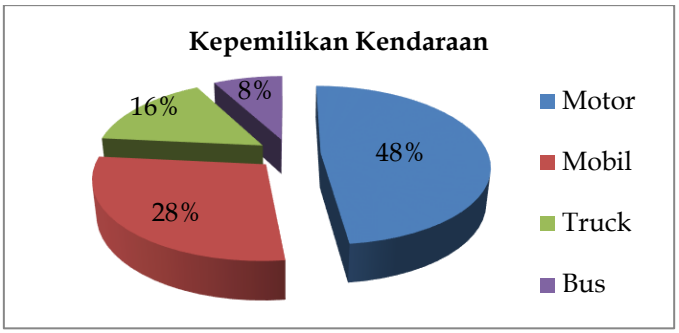
Gambar 4. Presentase Umur Responden

Berdasarkan gambar diagram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan umur yaitu 17 – 25 tahun sebanyak 68% atau sebanyak 277 orang, kemudian 26 – 45 tahun sebanyak 28% atau sebanyak 111 orang dan 45 – 65 tahun sebanyak 4% atau sebanyak 17 orang.

3) *Responden kepemilikan kendaraan*

Tabel 3. Kendaraan Responden

Kendaraan Responden	Jumlah (orang)
1. Motor	195
2. Mobil	115
3. truck	63
4. Bus	32
Total	405



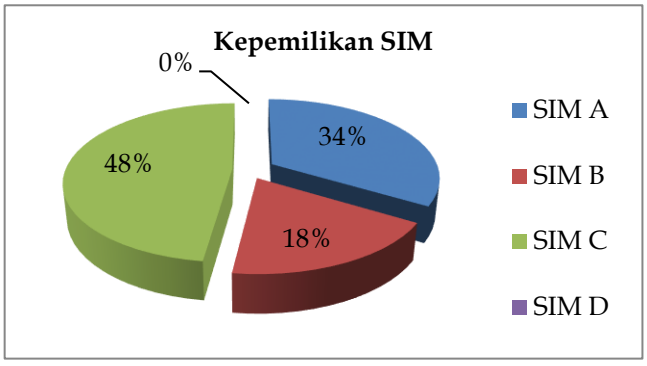
Gambar 5. Presentase Kepemilikan Kendaraan Responden

Berdasarkan gambar diagram diatas dapat diketahui karakteristik responden berdasarkan kepemilikan kendaraan yaitu, motor sebanyak 48%atau sebanyak 195 orang, mobil sebanyak 28% atau sebanyak 115, truck sebanyak 16% atau sebanyak 63 orang dan bus sebanyak 8% atau sebanyak 32 orang. yang artinya kepemilikan kendaraan responden berdasarkan hasil survey mendominasi sepeda motor.

4) *Responden menurut kepemilikan SIM*

Tabel 4. SIM Responden

SIM Responden	Jumlah (orang)
1. SIM A	136
2. SIM B	75
3. SIM C	194
4. SIM D	0
Total	405



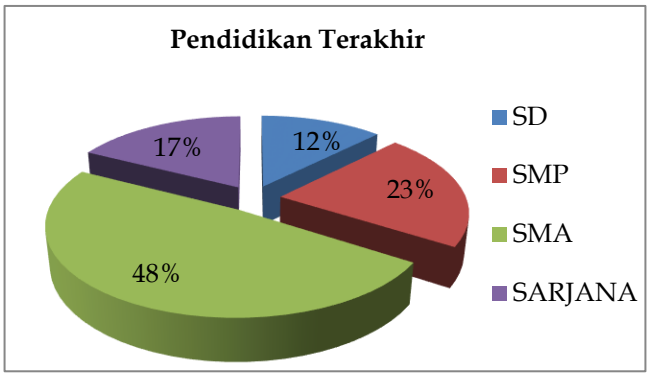
Gambar 6. Presentase Kepemilikan SIM

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.

5) *Responden menurut pendidikan terakhir*

Tabel 5. Pendidikan Terakhir

SIM Responden	Jumlah (orang)
1. SD	49
2. SMP	92
3. SMA	195
4. SARJANA	69
Total	405



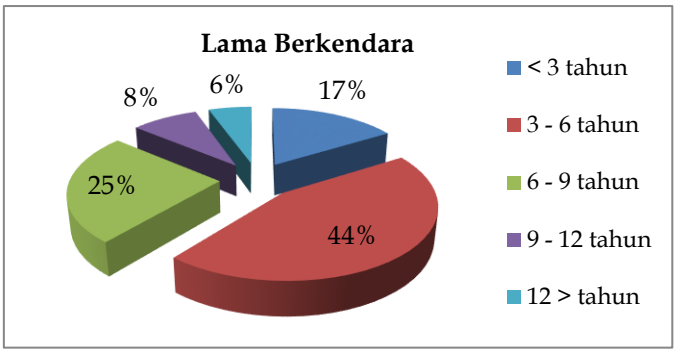
Gambar 7. Presentase Pendidikan Terakhir

Dari gambar diagaram diatas tentang karakteristik pendidikan terakhir para responden didapat hasil yaitu SD sebanyak 12%, atau sebanyak 49 orang, SMP sebanyak 23% atau sebanyak 92 orang, SMA sebanyak 48% atau sebanyak 195 dan SARJANA 17% atau sebanyak 69 orang.

6) *Lama Berkendara*

Tabel 6. Lama Berkendara

Lama Berkendara	Jumlah (orang)
1. < 3 tahun	68
2. 3 - 6 tahun	179
3. 6 - 9 tahun	102
4. 9 - 12 tahun	34
5. 12 > tahun	22
Total	405



Gambar 8. Presentase Lama Berkendara

Dari hasil survey responden tentang pengelaman berkendara didapatkan hasil yaitu lama berkendara < 3 tahun sebanyak 17% atau sebanyak 68 orang, 3 – 6 tahun sebanyak 44% atau sebanyak 179 orang, 6 – 9 tahun sebanyak 25% atau sebanyak 102 orang , 9 – 12 tahun sebanyak 8%n atau sebanyak 34 orang dan 12 > tahun sebanyak 6% atau sebanyak 22 orang .

C. *Hasil Analisis Data*

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

Tabel 7. Hasil Uji Validasi

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

Berdasarkan table 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 Realibilitas

Tabel 8. Hasil Uji Realibilitas

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

Dari hasil pengujian didapatkan perhitungan Koefisien Cronbanch' Alpha ketiga 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 :

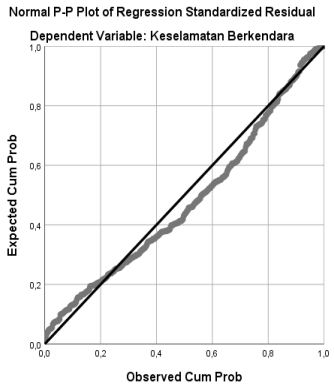
a. *Uji Normalitas*

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 :

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

Variabel	Unstandardized Residual
Keselamatan Berkendara (Y)	0,091

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



Gambar 9. Grafik Plot

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

b. *Uji Multikolinearitas*

Tabel 10. Uji Multikolinearitas

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

Hasil uji multikolinearitas dapat di lihat pada tabel koefisien (nilai tolerance dan vif). 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 11. Hasil Perhitungan Regresi Berganda dan Persamaan Regresi

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

Berdasarkan hasil tabel diatas dapat dilihat nilai konstanta (nilai b) 4,319 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

A = Constant

X1 = Pelanggaran Ringan

X2 = Pelanggaran Agresif

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*

Tabel 12. Hasil Uji Koefisien Determinasi

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

Bersdasarkan hal ini dapat di simpulkan pada variable Keselamatan Berkendara (Y) memperoleh nilai R2 (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).

Tabel 13. Hasil Uji F

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

Pada sig < 0,05 artinya berpengaruh dan signifikan yaitu H0 ditolak dan Ha diterima. Dan sebaliknya apabila sig > 0,05 memiliki arti bahwa tidak berpengaruh dan signifikan yaitu H0 diterima dan Ha 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 Ho ditolak dan Ha 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 Ho diterima dan Ha ditolak artinya secara parsial tidak berpengaruh secara signikan, begitupun sebaliknya apabila t < 0,05 maka Ho ditolak dan Ha diterima artinya secara parsial berpengaruh secara signifikan.

Tabel 14. Hasil Uji T

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

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

1) Pengaruh Pelanggaran Ringan terhadap Keselamatan Berkendara pada variabel X1 (pelanggaran ringan) memperoleh nilai signifikansi sebesar 0,000. Hal ini dapat diketahui bahwa Ho3 ditolak dan Ha3 diterima artinya variabel X1 (pelanggaran ringan) secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y).

2) Pengaruh Pelanggaran Agresif terhadap Keselamatan Berkendara nilai signifikansi pada variabel X2(pelanggaran agresif) sebesar 0,011. Dari hasil tersebut dapat diketahui bahwa Ho4 diterima dan Ha4 ditolak. Sehingga dapat disimpulkan variabel X2 (pelanggaran agresif) secara parsial berpengaruh dan signifikan terhadap variabel Keselamatan Berkendara (Y).valid.

5) Uji Korelasi

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

Tabel 15. Hasil Uji Korelasi

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

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

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 nilai R (koefisien Korelasi) pada table 9 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.

IV. PENUTUP

A. Kesimpulan

Perilaku pengendara yang biasa dilakukan adalah ordinary violation atau pelanggaran ringan yaitu melawan arus lalu lintas. Sedangkan bentuk aggressive violation atau pelanggaran agresif yang tertinggi dilakukan pengendara yaitu ugal-ugalan di jalan raya. Hasil analisis karakteristik data adalah jenis kelamin laki-laki 59% dan perempuan 401 % dengan kepemilikan SIM C 48%, SIM A 34%, SIM B 18% dan SIM D (disabilitas) 0%, adapun responden dengan kepemilikan SIM lebih dari satu yaitu sebanyak 144 dari total responden serta usia 17 – 25 tahun dengan presentase 68% diikuti usia 26 - 45 tahun dengan presentase sebanyak 28% dan usia 45 – 65 tahun memiliki presentase sebanyak 4%.

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.

REFERENSI.

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

[2] A. Jakonen, M. Manty and H. Nordquist " *Structured Communication During Emergency Response Driving: Safety-Critical Points Identified By Finnish Emergency Response Driving Experts,"* hlm. 7, March 2022 https://doi.org/10.1016/j.auec.2022.03.002

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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