

**ANALISIS HUBUNGAN FAKTOR-FAKTOR PERILAKU
BERKENDARA TERHADAP PERILAKU BERKENDARA
YANG AMAN PADA MAHASISWA DI KABUPATEN
SLEMAN**

TUGAS AKHIR

**Diajukan Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Memperoleh Gelar Sarjana
Strata-1 Program Studi Teknik Industri - Fakultas Teknologi Industri
Universitas Islam Indonesia**



Nama : Putri Meilani Rahmawati
No. Mahasiswa : 19522335

**PROGRAM STUDI TEKNIK INDUSTRI PROGRAM SARJANA
FAKULTAS TEKNOLOGI INDUSTRI
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA
YOGYAKARTA
2023**

PERNYATAAN KEASLIAN

iii

PERNYATAAN KEASLIAN

Saya mengakui bahwa tugas akhir ini adalah hasil karya saya sendiri kecuali kutipan dan ringkasan yang seluruhnya sudah saya jelaskan sumbernya. Jika dikemudian hari ternyata terbukti pengakuan saya ini tidak benar dan melanggar peraturan yang sah maka saya bersedia ijazah yang telah saya terima ditarik kembali oleh Universitas Islam Indonesia.

Yogyakarta, 15 – November - 2023



(Putri Meilani R)
19522335

SURAT BUKTI PENELITIAN



FAKULTAS
TEKNOLOGI INDUSTRI

Gedung KH. Nas Mansur
Kampus Terpadu Universitas Islam Indonesia
Jl. Kaliurang km 14,5 Yogyakarta 55584
T. (0274) 898444 ext. 4100, 4101
F. (0274) 895007
E. fti@uii.ac.id
W. fti.uii.ac.id

SURAT KETERANGAN PENELITIAN

Nomor: 257/Ka.Lab.Datmin/70/Lab.Datmin/XI/2023

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Kami yang bertanda tangan dibawah ini, menerangkan bahwa mahasiswa dengan keterangan sebagai berikut :

Nama : Putri Meilani Rahmawati
No. Mhs : 19522335
Dosen Pembimbing : Chancard Basumerda, S.T., M.sc.

Telah selesai melaksanakan penelitian yang berjudul "Analisis Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor pada Mahasiswa di Kota Yogyakarta (Studi pada Mahasiswa di Sleman)" di Laboratorium Data Mining, Program Studi Teknik Industri, Fakultas Teknologi Industri, Universitas Islam Indonesia tercatat mulai tanggal 27 Oktober 2023 sampai dengan tanggal 03 November 2023

Demikian surat keterangan kami keluarkan, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Yogyakarta, 20 November 2023

Kepala Laboratorium
Data Mining

Annisa Uswatun Khasanah, ST., M.B.A., M.Sc.

LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING

**ANALISIS HUBUNGAN FAKTOR-FAKTOR PERILAKU
BERKENDARA TERHADAP PERILAKU BERKENDARA
YANG AMAN PADA MAHASISWA DI KABUPATEN
SLEMAN**



Yogyakarta, 15 November 2023

Dosen Pembimbing

(Chancard Basumerda, S.T., M.sc

LEMBAR PENGESAHAN DOSEN PENGUJI

**ANALISIS HUBUNGAN FAKTOR-FAKTOR PERILAKU
BERKENDARA TERHADAP PERILAKU BERKENDARA
YANG AMAN PADA MAHASISWA DI KABUPATEN
SLEMAN**

TUGAS AKHIR

Disusun Oleh :

Nama : Putri Meilani Rahmawati
No. Mahasiswa : 19 522 335

**Telah dipertahankan di depan sidang penguji sebagai salah satu syarat
untuk memperoleh gelar Sarjana Strata-1 Teknik Industri Fakultas
Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia**

Yogyakarta, 13 - Desember – 2023

Tim Penguji

Chancard Basumerda, S.T., Msc
Ketua

Ir. Vembri Noor Helia, S.T., M.T., IPM
Anggota I

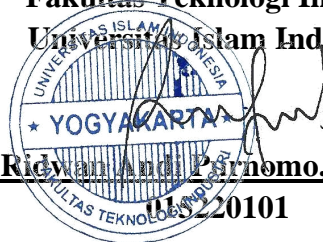
Danang Setiawan, S.T., M.T.
Anggota II



Mengetahui,

**Ketua Program Studi Teknik Industri Program Sarjana
Fakultas Teknologi Industri
Universitas Islam Indonesia**

Ir. Muhammad Ridwan Andi Purnomo, S.T., M.Sc., Ph.D., IPM



195220101

HALAMAN PERSEMBAHAN

Alhamdulillah rabbil'alamin

Tugas Akhir ini istimewa saya persembahkan kepada orang tua tercinta Bapak M. Zen Syukri dan Ibu Asmawati sebagai bentuk hadiah dan terimakasih atas segala doa, dukungan, dan pengorbanan yang telah diberikan kepada saya. Selanjutnya kepada dosen pembimbing saya Bapak Chancard Basumerda, S.T., M.sc yang telah meluangkan banyak waktunya dalam membimbing saya. Serta teman-teman yang selalu memberikan dukungan, semangat, dan menemani saya dari awal membuat Tugas Akhir ini hingga selesai.

MOTTO

“ Hai orang – orang yang beriman , mintalah pertolongan kepada Allah dengan sabar dan salat. Sseungguhnya Allah beserta orang – orang yang sabar.”

(QS. Al-Baqarah : 153)

“Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan.”

(Q.S. Al-Insyirah : 5-6)

Sukses berjalan dari suatu kegagalan ke kegagalan yang lain, tanpa kita kehilangan semangat.

(Abaraham Lincoln)

KATA PENGANTAR

Bismillahirrahmanirrahim

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Alhamdulillah rabbil'amin, puji syukur atas kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis mampu menyelesaikan Tugas Akhir ini yang berjudul "Analisis Hubungan Faktor - Faktor Perilaku Berkendara Terhadap Perilaku Berkendara Yang Aman Pada Mahasiswa Di Kabupaten Sleman" dengan lancar dan baik. Sholawat serta salam tetap tercurahkan kepada Nabi Muhammad SAW karena atas kehadirannya kita dapat terhindar dari kesesatan yang dapat menjauhkan kita dari sang khaliq.

Adapun Tugas Akhir ini disusun sebagai salah satu syarat menyelesaikan jenjang Strata-1 pada jurusan Teknik Industri Fakultas Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia. Dalam penyusunan laporan ini, tidak terlepas dari bimbingan, dukungan, serta semangat dari berbagai pihak. Oleh karena itu penulis ingin mengucapkan terima kasih kepada :

1. Bapak Prof. Dr. Ir. Hari Purnomo, M.T., selaku Dekan Fakultas Teknologi Industri Universitas Islam Indonesia,
2. Bapak Muhammad Ridwan Andi Purnomo, S.T., M.Sc., Ph.D., selaku Ketua Program Studi S1 Teknik Industri Program Sarjana Universitas Islam Indonesia,
3. Bapak Chancard Basumerda, S.T., M.sc, selaku Dosen Pembimbing Tugas Akhir yang telah berkenan meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, motivasi dan ilmu dalam penyusunan laporan Tugas Akhir,
4. Orang tua dan saudara yang selalu mendoakkan dan memberikan segala dukungan selama ini,
5. Sahabat kuliah terbaik saya Rara, Widya, dan Sela yang menemani saya selama dalam membantu penulis di jogja.

6. Alfian Rizky yang telah menjadi partner dalam segala hal, sahabat, teman seperjuangan serta memberikan semangat dan menemani penulis hingga terselesaikannya laporan Tugas Akhir ini.
7. Vincent Desta dan segala hiburan yang disuguhkannya yang menjadi sumber tawa bagi penulis di kala penat.

Penulis menyadari bahwa masih banyak kekurangan dalam laporan Tugas Akhir ini, untuk itu penulis memohon maaf yang sebesar-besarnya. Maka dari itu, penulis berharap atas semua kritikan dan saran yang bersifat membangun dari pembawa yang dapat dijadikan sebagai perbaikan. Semoga Laporan Tugas Akhir ini dapat dipergunakan sebagaimana mestinya serta bermanfaat bagi penulis khususnya dan bagi para pembaca yang berminat umumnya. *Aamiin Yaa Robbal 'Aalamin.*

Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh.

Yogyakarta, 15 November 2023

(Putri Meilani R)

ABSTRAK

Pada saat ini jumlah kendaraan di Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan terutama kendaraan sepeda motor. Meningkatnya jumlah kendaraan sepeda motor hampir terjadi di berbagai wilayah di Indonesia, termasuk di Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini terjadi karena banyaknya masyarakat dari luar kota, baik untuk bekerja maupun bersekolah. Pada tahun 2022, daerah Sleman terjadi 781 kecelakaan dengan korban 1.055 dan meninggal 41 orang yang didominasi usia produktif dan mahasiswa yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dan perilaku pengendara yang kurang baik. Banyaknya kerugian yang diakibatkan oleh kecelakaan, sehingga perlu adanya tindakan untuk menurunkan angka kejadian kecelakaan lalu lintas. Upaya yang dapat dilakukan agar aman berkendara seperti penerapan *safety riding*. *Safety riding* merupakan perilaku mengemudi yang aman dan sesuai aturan yang dapat melindungi pengendara dari terjadinya kecelakaan lalu lintas. Metode penelitian yang digunakan adalah regresi linear berganda. Dari hasil perhitungan yang didapatkan variabel pengetahuan pengendara (X1) terhadap perilaku pengendara berpengaruh positif dengan hasil t hitung $>$ t tabel ($3,334 > 1,984$). Sehingga hipotesis diterima, artinya semakin tinggi pengetahuan pengendara tersebut akan meningkatkan perilaku berkendara yang aman terhadap peraturan lalu lintas. Variabel perlengkapan pengendara (X2) terhadap perilaku pengendara berpengaruh positif dengan t hitung $>$ t tabel ($3,481 > 1,984$). Sehingga hipotesis diterima, artinya bahwa semakin tinggi kelengkapan seseorang pengendara yang baik dalam berkendara akan mempengaruhi perilaku berkendara yang aman saat sedang berkendara.

Kata Kunci: *Safety Riding*, Regresi Linear Berganda, Pengendara sepeda motor

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN.....	iii
SURAT BUKTI PENELITIAN	iv
LEMBAR PENGESAHAN PEMBIMBING	v
LEMBAR PENGESAHAN DOSEN PENGUJI.....	vi
HALAMAN PERSEMBAHAN	vii
MOTTO	viii
KATA PENGANTAR	ix
ABSTRAK	xi
DAFTAR ISI.....	xii
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	3
1.3 Tujuan Penelitian.....	3
1.4 Manfaat Penelitian.....	3
1.5 Batasan Penelitian	4
1.6 Sistematika Penelitian	4
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
2.1 Kajian Empiris.....	6
2.2 Landasan Teori	14
2.2.1 Teori Safety Riding.....	14
2.2.2 Perilaku Berisiko dalam Berkendara	18
2.2.3 Karakteristik Pengendara	19
2.2.4 Uji Validatas Data.....	21
2.2.5 Uji Reliabilitas Data.....	21
2.2.6 Regresi	22
2.2.7 Uji Asumsi Klasik.....	22
BAB III METODE PENELITIAN.....	25

3.1 Objek Penelitian	25
3.2 Jenis Data	25
3.3 Metode Pengumpulan Data	27
3.4 Alur Penelitian.....	27
BAB IV PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA.....	31
4.1 Pengumpulan Data	31
4.1.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	31
4.1.2 Populasi.....	32
4.1.3 Sampel	32
4.1.4 Data Hasil Kuesioner	35
4.2 Pengolahan Data.....	42
4.2.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Data	42
4.2.2 Regresi Linear Berganda	44
BAB V PEMBAHASAN	48
5.1 Analisis Hasil Uji Validitas Data	48
5.2 Analisis Hasil Uji Reliabilitas Data.....	49
5.3 Analisis Hasil Uji Asumsi Klasik.....	49
5.4 Analisis Uji Regresi Linear Berganda.....	55
BAB VI PENUTUP	59
6.1 Kesimpulan.....	59
6.2 Saran.....	59
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN.....	65

DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu	13
Tabel 5.1 Hasil Uji Validitas Data	48
Tabel 5. 2 Hasil Uji Reliabilitas Data	49
Tabel 5.3 Hasil Uji Multikolinearitas	51
Tabel 5. 4 Hasil Uji <i>Spearman's Rho</i>	53
Tabel 5. 5 Hasil Uji Autokorelasi	54
Tabel 5. 6 Nilai <i>R</i> , <i>R Square</i> dan <i>Adjusted R Square</i>	54
Tabel 5.7 Hasil Uji Regresi Linear Berganda	55

DAFTAR GAMBAR

Gambar 3.2 Alur Penelitian.....	28
Gambar 4.1 Lokasi Penelitian	31
Gambar 4.2 Model Penelitian.....	32
Gambar 4.3 Diagram persentase responden sesuai dengan jenis kelamin di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta	35
Gambar 4.4 Diagram persentase responden berdasarkan usia di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta	36
Gambar 4.5 <i>Output</i> Uji Normalitas Residual.....	44
Gambar 4.6 <i>Output</i> Uji Multikolinearitas	45
Gambar 4.7 <i>Output</i> Uji Heteroskedesitas	45
Gambar 4.8 <i>Output</i> Uji Autokorelasi	46
Gambar 4.9 <i>Output</i> Uji Regresi Linear Berganda.....	47
Gambar 5.1 Grafik Uji Normalitas <i>P-P Plot Of Regresion Standardized Residual</i>	50
Gambar 5.2 <i>Output One Sample Kolmogrov-Smirnov Test</i>	51
Gambar 5.3 Grafik <i>Scatter Plot</i>	52

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Pada saat ini jumlah kendaraan di Indonesia dari tahun ke tahun mengalami peningkatan khususnya kendaraan sepeda motor. Banyaknya kendaraan sepeda motor pada tahun 2019-2020 ada 120.042.298 (Badan Pusat Statistik, 2021). Meningkatnya jumlah kendaraan sepeda motor dialami pada bermacam wilayah di Indonesia, termasuk di Daerah Istimewa Yogyakarta. Hal ini terjadi karena banyak warga dari luar kota, baik bekerja ataupun bersekolah. Dengan pertambahan banyaknya kendaraan dari masyarakat bisa memberikan dampak kemacetan lalu lintas dan pertambahan kecelakaan lalu lintas.

Jumlah kecelakaan sepeda motor di daerah Sleman juga cukup signifikan. Menurut data badan pusat statistik kabupaten Sleman jumlah kecelakaan yang terjadi pada tahun 2015 sebanyak 1.260 dan di tahun 2016 sebanyak 1.020 kasus. Banyaknya angka kecelakaan lalu lintas disebabkan beberapa faktor seperti pengemudi, tindakan dari pengemudi, faktor teknologi, keadaan kendaraan, jalan raya yang berlubang. Menurut Kepala PT Jasa Raharja, pada tahun 2022, daerah Sleman ada 781 kecelakaan dengan korban 1.055 dan meninggal 41. Data tersebut menunjukkan bahwa pengendara yang mengalami kecelakaan di dominasi usia produktif dan mahasiswa yang tidak mematuhi aturan lalu lintas dan perilaku pengendara.



Gambar 1. 1 Pengendara Sepeda Motor Yang Tidak Menggunakan Helm

Pada gambar di atas memperlihatkan pengendara sepeda motor terutama mahasiswa yang seringkali mengabaikan peraturan dan melakukan beberapa pelanggaran. Para pengendara sepeda motor yang ingin cepat sampai ditempat tujuan biasa mengendarai dengan bentuk *zig-zag*, pindah lajur jalan dengan tidak menghidupkan lampu sein, melkaukan modifikasi kendaraan, mengendarai dengan kecepatan yang tinggi, serta pelanggaran marka jalan. Dan juga pengendara sering tidak memperdulikan kelengkapan pada sepeda motor mereka, misalnya lampu rem, spion, helm, lampu sein, dan tidak memiliki SIM.

Banyaknya kerugian yang dikarenakan kecelakaan, maka memerlukan adanya aktivitas sebagai penurunan angka terjadinya kecelakaan. Cara yang bisa diterapkan supaya aman mengendarai sepeda motor seperti penerapan *safety riding*. *Safety riding* ialah tindakan berkendara secara aman serta berdasarkan peraturan yang dapat memberikan perlindungan pada pengendara dari adanya kecelakaan lalu lintas. *Safety riding* di buat agar bisa meningkatkan *awarness* (kesadaran) pengendara pada semua adanya marabahaya selama berkendara dan terciptanya tindakan aman untuk mengendarai sepeda motor (Syaputra et al., 2020). . Tujuan melakukan *safety riding* yaitu sebagai peningkatan keselamatan para pengendara. Misalnya kelengkapan kendaraan (spion, lampu sein, dan rem) lampu yang dihidupkan di siang hari pada kendaraan bermotor, kelengkapan keselamatan (penerapan helm SNI), pengetahuan, serta perilaku. Menurut Mulyono (2014) pengetahuan merupakan hasil dari penginderaan terhadap suatu objek tertentu dan menjadi domain yang sangat penting dalam membentuk perilaku seseorang. Perilaku merupakan salah satu faktor yang dapat mempengaruhi terjadinya kecelakaan lalu lintas.

Pada penelitian Eko (2019) bahwa ada pengaruh kepemilikan SIM, pengetahuan tentang rambu dan pengetahuan marka terhadap perilaku berlalu lintas. Dengan menggunakan analisis data kuantitatif.

Penelitian yang dilakukan oleh Wahab (2013), menunjukkan bahwa 61,18% penerapan keselamatan berkendara yang diukur dari tiga indikator yaitu terdiri dari perlengkapan pribadi saat berkendara, perlengkapan sepeda motor dan pengetahuan tentang peraturan lalu lintas tergolong pada tingkat kurang baik hal ini dipengaruhi oleh rendahnya tingkat kedisiplinan pengendara sepeda motor dalam menerapkan keselamatan dalam berkendara.

Salah satu metode yang digunakan adalah analisis regresi linear berganda untuk mengetahui seberapa besar pengaruh variabel independen terhadap variabel dependen (Ghozali, 2018). Analisis regresi linear berganda juga digunakan untuk mengetahui ada tidaknya pengaruh signifikan dua atau lebih variabel bebas terhadap variabel terikat. Sesuai dengan penjelasan yang ada, maka peneliti hendak mengkaji mengenai upaya penerapan perilaku berkendara yang aman yang mampu mengurangi dan mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, serta mengidentifikasi hubungan antara faktor – faktor terhadap perilaku keselamatan berkendara yang aman.

1.2 Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang diatas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini ialah :

1. Apa saja faktor-faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Yogyakarta?
2. Bagaimana hubungan antara faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Yogyakarta?

1.3 Tujuan Penelitian

Dari rumusan masalah yang telah diuraikan, di bawah ada beberapa tujuan penelitian :

1. Untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Yogyakarta.
2. Untuk mengetahui seberapa besar pengaruh faktor – faktor perilaku pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara (*safety riding*) pada mahasiswa Yogyakarta.

1.4 Manfaat Penelitian

Berikut adalah manfaat penelitian yang diberikan, yakni;

1. Bagi Mahasiswa

Penelitian ini agar mampu menjadi panduan *safety riding* agar tidak terjadinya kecelakaan lalu lintas dan juga memperhatikan *safety riding* para mahasiswa pengendara motor.

2. Bagi Peneliti Selanjutnya

Penelitian ini diharapkan dapat menjadi referensi peneliti selanjutnya yang berkaitan dengan *safety riding* (perilaku aman berkendara).

1.5 Batasan Penelitian

Untuk membatasi ruang lingkup pada penelitian ini, maka batasan masalah yang diberikan adalah sebagai berikut :

1. Penelitian ini dilakukan di daerah Sleman, Yogyakarta.
2. Responden dari penelitian ini adalah pengendara sepeda motor mahasiswa yang ada di Sleman, Yogyakarta.
3. Peneliti menerapkan metode analisis data dengan analisis regresi linear berganda sebagai upaya menganalisis seberapa besar pengaruh faktor-faktor pengendara sepeda motor sesuai pegelompokan pada pelanggaran lalu lintas dibantu software yang digunakan adalah SPSS.
4. Peneliti melakukan survei melalui penyebaran angket atau kuesioner dengan online memanfaatkan media sosial.

1.6 Sistematika Penelitian

Sistematika penelitian yang diberikan, yaitu :

BAB 1 PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi latar belakang yang menerangkan mengenai gambaran umum penelitian, rumusan masalah, batasan masalah yang digunakan agar peneliti tidak keluar dari ruang lingkup masalah yang telah diidentifikasi, tujuan penelitian, manfaat penelitian bagi peneliti maupun kampus yang diteliti, serta sistematikan penulisan laporan.

BAB 2 LANDASAN TEORI

Pada bab ini berisikan kajian deduktif yang memuat dasar teori yang berkaitan dengan penelitian sebagai pemberian mengenai masalah penelitian, dan kajian induktif dengan mengkaji penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya yang didapat melalui prosiding, jurnal nasional maupun internasional terbaru.

BAB 3 METODE PENELITIAN

Pada bab ini berisi tentang objek penelitian, dan metode pengumpulan data yang terdiri dari data primer dan data sekunder, serta diagram alir penelitian beserta penjelasannya.

BAB 4 PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

Pada bab ini berisi mengenai data-data yang telah didapatkan dan hendak dilakukan pengolahan melalui metode yang telah dipilih. Yang mana data yang hendak dilakukan pengolahan dianalisa sesuai dengan hasil yang didapatkan.

BAB 5 PEMBAHASAN

Pada bab ini berisi hasil yang didapatkan oleh peneliti terdahulu dan keselarasan hasil pada tujuan penelitian.

BAB 6 KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini mengenai kesimpulan yang memberikan jawaban pada rumusan permasalahan serta memberikan saran dari peneliti kepada kampus dan peneliti mendatang.

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

2.1 Kajian Empiris

Kajian Empiris yaitu sebuah kajian mengenai topik pembahasan sebagai perbandingan peneliti supaya bisa menerapkan *improvement* dan evaluasi dari penelitian terdahulu. Beberapa penelitian yang berhubungan dengan penelitian ini ialah :

Penelitian yang dilakukan oleh Abizar et al (2021) dengan judul “*Description Of Safety Riding Behavior and Knowledge in Adolescents In The South Tangerang Area*”. Penelitian ini mengkaji tentang tingkat kecelakaan kendaraan yang begitu besar, maka kendaraan sepeda motor bisa dinilai menjadi pembunuh seseorang melalui kecelakaan bermotor. Metode yang diterapkan oleh peneliti yaitu deskriptif melalui pendekatan kualitatif dengan metode fenomenologi. Usulan dari penelitian ini untuk mengetahui faktor-faktor yang dijadikan sebagai penyebab terjadinya kecelakaan lalu lintas seperti faktor perilaku, faktor pengetahuan, faktor jalan (fasilitas) serta faktor cuaca, yang mana faktor seseorang dijadikan sebagai faktor terbesar yang menyebabkan kecelakaan lalu lintas. Mengemudikan kendaraan roda dua harus mendapatkan dukungan dengan pengetahuan mengemudi secara maksimal, *gar traffic order* dapat dilakukan agar keselamatan di jalan bisa diwujudkan, kemudian menegakkan standar mengemudi harus ditekankan misalnya membawa SIM dan menggunakan helm.

Penelitian yang dilakukan oleh Yudhana & Sari (2018) dengan judul “*Analysis Of Safety Riding Behavior Of SMKN 2 Students Reviewed From Knowledge And Attitude*”. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis perilaku *safety riding* siswa SMKN 2 kota Kediri dari segi pengetahuan dan sikap. Metode penelitian yang digunakan adalah survei analitik dengan pendekatan *cross-sectional*. Data yang diperoleh dianalisis dengan uji regresi logistik biner. Responden secara keseluruhan tidak memiliki SIM. Pengetahuan responden sebagian besar berada pada kategori tinggi 70% dan sikap positif 51,5%, namun sebagian besar responden memiliki perilaku

buruk 73% dalam berkendara. Hasil analisis regresi logistik menunjukkan bahwa terdapat pengaruh pengetahuan terhadap perilaku *safety riding* siswa SMKN 2 Kota Kediri dan tidak berpengaruh terhadap sikap perilaku *safety riding*. Sangat penting untuk menambah pengetahuan siswa tentang *safety riding* sebagai upaya meminimalisir kematian akibat kecelakaan.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Siagian & Maikel (2023) yang berjudul “*Influencing Factors Riding Safety Behavior in Students of Vocational High School Negeri 3 Sorong City*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh pengetahuan, sikap, kepemilikan SIM dan pengalaman berkendara terhadap perilaku *safety riding* di SMK Negeri 3 Kota Sorong. Jenis penelitian ini adalah kuantitatif dengan pendekatan *cross sectional*. Populasi penelitian seluruh siswa yang sedang bersekolah yaitu sampel sebanyak 87 orang. Instrumen yang digunakan adalah kuesioner dan analisis data menggunakan uji Rank Spearman dengan $\alpha = 0,05$. Hasil uji menunjukkan bahwa pengetahuan, $p\text{-value} = 0,04$, sikap = 0,011, SIM = 0,020 dan pengalaman mengemudi = 0,181. Didapatkan bahwa ada pengaruh pengetahuan, sikap, dan kepemilikan SIM sedangkan pengalaman berkendara tidak berpengaruh terhadap perilaku *safety riding*.

Penelitian yang dilakukan oleh Rujuta et al (2020) yang berjudul “*A Cross-Sectional Study Of Epidemiological Factors Related To Road Traffic Accidents In A Metropolitan City*”. Penelitian ini dilakukan karena kecelakaan lalu lintas yang merupakan penyebab utama morbiditas di india. Hal ini melibatkan penderitaan manusia dalam hal kerugian fisik, emosional, dan finansial bagi individu, keluarga, dan negara. Wawasan yang lebih baik mengenai faktor penentu epidemiologi akan membantu mencegah cedera tersebut. Tujuan penelitian ini untuk memperkirakan proporsi kecelakaan fatal dan non fatal serta menentukan faktor epidemiologi yang terkait dengan kecelakaan non fatal. Penelitian ini menggunakan metode *cross sectional* yang dilakukan di sebuah rumah sakit tersier selama 6 bulan dengan teknik pengambilan sampel acak sederhana sebanyak 476 orang. Hasil yang didapatkan terhadap kecelakaan fatal ditemukan sebesar 1,8:1. Sekitar 72,9% pengemudi tidak menggunakan alat pengaman saat berkendara. Kecelakaan

yang melibatkan kendaraan roda dua (39%) dan kendaraan bermotor ringan (28,3%), dan 45% pengemudi berkecepatan lebih dari 60km/jam. Rintangan di jalan (41%), jalan yang rusak(36,5%), dan penerangan jalan yang buruk (11,4%) sebagai faktor penyebab kecelakaan. Cedera lalu lintas diakibatkan oleh interaksi antara faktor agen, inang, dan lingkungan. Cara untuk mencegah interaksi ini dilakukan dengan sedikit perhatian ekstra yang diberikan terhadap keselamatan jalan dan perilaku lalu lintas individu.

Penelitian yang dilakukan oleh Febian et al (2021) yang berjudul “ *Determinant of Safety Riding Behavior of Motorcycle Riders*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* pada pengendara sepeda motor di kecamatan Paal Merah. Penelitian menggunakan desain *cross sectional*. Sampel penelitian adalah pengendara sepeda motor sebanyak 96 pengendara. Teknik pengambilan sampel secara *accidental sampling*. Data dianalisis menggunakan uji chi square sebanyak 53,1% responden memiliki perilaku *safety riding* baik, 51% responden memiliki pengetahuan baik, 51% responden memiliki sikap baik dan 65,6% responden memiliki persepsi baik. Analisis bivariat menunjukkan ada hubungan pengetahuan ($p=0,000$), sikap ($p=0,000$) dan persepsi ($p=0,000$) dengan perilaku *safety riding* di Kecamatan Paal Merah Kota Jambi. Pengendara sepeda motor diharapkan selalu melakukan *safety riding* pada saat berkendara walaupun dalam jarak dekat dan tidak ada pemeriksaan dari kepolisian.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Atmawati et al (2021) yang berjudul “ *The Perilous Riding Behavior and Accident of Motorcycles in University Students*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara perilaku berkendara yang beresiko dengan kecelakaan sepeda motor yang dialami oleh mahasiswa Universitas Halu Oleo, Kendari. Penelitian ini menggunakan *cross sectional* dengan menggunakan kuesioner yang telah divalidasi secara online terhadap 251 responden. 84,5% responden pernah mengalami kecelakaan sepeda motor. Terdapat hubungan antara mendengarkan musik saat berkendara ($p = 0,973$), berkendara dengan kecepatan lebih dari 50 km/jam ($p= 0,220$), mengerem mendadak ($p = 0,267$),

menyalip tanpa menyalakan lampu belakang ($p= 0,518$), dengan kecelakaan sepeda motor. Perilaku berkendara yang berbahaya berpotensi menurunkan kemampuan pengendara dan meningkatkan kemungkinan terjadinya kecelakaan. Universitas dapat meningkatkan keselamatan berkendara dengan memperdayakan dan mendorong pendidikan tentang berkendara kepada mahasiswa.

Penelitian yang dilakukan oleh Salmawati & Puspita (2020) yang berjudul "*Factors Relating To Safety Riding Behaviors In Students Of Senior High School 5 Palu*". Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku berkendara yang aman. Jenis penelitian ini bersifat kuantitatif dengan pendekatan *Cross Sectional Study*, pengambilan sampel menggunakan metode *proportional Stratified Random Sampling*. Data dikumpulkan menggunakan kuesioner secara statistik dengan menggunakan uji Chi-Square. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada hubungan antara pengetahuan ($p = 0,95$), sedangkan terhadap hubungan antara sikap ($p = 0,008$), kepemilikan SIM ($p = 0,003$), dan perilaku berkendara yang aman. Untuk mencegah terjadinya kecelakaan lalu lintas, perlu diberikan pemahaman tentang *safety riding*, panduan disiplin lalu lintas, mengajak mereka melengkapi surat izin mengemudi, membiasakan anak menggunakan APD, dan memberikan motivasi untuk selalu mengutamakan keselamatan dalam berkendara.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Raska & Evi (2022) yang berjudul "*Relationship Analysis Between Characteristics , Safety Riding Knowledge, And Intensity Of Driver Mobility In Students With Traffic Accidents Rates*". Penelitian ini dilakukan karena ditemukan bahwa 20% dari 80 siswa mengalami kecelakaan dengan satu insiden meninggal, dan kebanyakan dari mereka mengalami luka parah. Tujuan penelitian untuk mengetahui apakah karakteristik, pengetahuan *safety riding*, dan intensitas mobilitas berpengaruh terhadap angka kejadian kecelakaan yang terjadi di SMA 1 Blora, melalui pendekatan *Cross Sectional* dan rancangan penelitian observasional analitik kuantitatif yang menggunakan kuesioner sebagai instrumen utama. Hasil dari penelitian ini bahwa usia dan jenjang pendidikan sebagai bentuk faktor

karakteristik, kemudian tingkat pemahaman *safety riding* dan penggunaan APD yang termasuk dalam pengetahuan *safety riding* memiliki keterkaitan erat dengan tingkat kecelakaan yang terjadi.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Pramesti et al (2021) yang berjudul “*The Correlation of Subjective Fatigue, Negligence, Knowledge of Safety Riding and Length of Work on Traffic Accidents of Online Motorcycle Taxis in Sidoarjo*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengidentifikasi faktor – faktor penyebab kecelakaan lalu lintas, seperti faktor kelelahan, kelalaian, pengetahuan *safety riding* dan masa kerja pengemudi ojek online. Metode penelitian yang digunakan penelitian *observasional analitik* dengan *cross sectional* sebanyak 110 pengendara ojek online Sidoarjo – Porong menggunakan teknik total sampling. Hasil menunjukkan adanya hubungan yang signifikan kelelahan dengan kejadian kecelakaan yang ditunjukkan dengan nilai $r = 0,289$. Selanjutnya terdapat korelasi yang lemah antara kelalaian dengan kejadian kecelakaan dengan nilai $r = 0,211$. Tidak ada korelasi antara pengetahuan berkendara aman dengan kejadian kecelakaan yang ditandai dengan nilai $r = -0,169$. Serta terdapat korelasi yang lemah antara masa kerja dengan kejadian kecelakaan dengan nilai $r = 0,214$. Kelelahan subyektif, kelalaian, masa kerja memiliki korelasi dengan kecelakaan lalu lintas ojek online roda dua. Tidak ada hubungan antara pengetahuan *safety riding* dengan kecelakaan lalu lintas ojek online roda dua.

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Wishnu & Nur (2021) yang berjudul “*The Relationship Between Gender, Age, And Knowledge With Safety Riding Behavior At Productive Age In Java Island*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui hubungan antara jenis kelamin, usia, dan pengetahuan dengan perilaku *safety riding* pada usia produktif di Jawa. Sebuah studi deskriptif dengan desain studi *Cross Sectional* dipilih untuk dianalisis. Data analisis menggunakan analisis univariat dan analisis bivariat dengan uji chi-square. Hasil penelitian menunjukkan adanya hubungan yang signifikan antara jenis kelamin (OR 1,78; 1,32-2,40), umur (OR 1,72; 1,28-2,32), pengetahuan (OR 2,59; 1,92-3,50) dengan perilaku berkendara yang aman. Disarankan agar pemerintah dan pihak terkait lebih sering memberikan

sosialisasi dan edukasi terkait keselamatan berkendara, khususnya bagi remaja, dewasa muda dan perempuan.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Wulandri (2022) yang berjudul “*Perilaku Safety Riding Pengguna Sepeda Motor di Kabupaten Sumedang Berdasarkan Karakteristik Pengguna*”. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis perilaku keselamatan berkendara pengguna sepeda motor di Kabupaten Sumedang berdasarkan karakteristik demografi dan karakteristik perjalanan. Kuesioner dilakukan secara daring melalui media sosial kepada pengguna sepeda motor yang nantinya akan dijadikan data untuk dianalisis. Analisis yang digunakan adalah metode *crosstab*. Atribut yang memiliki hubungan dengan *safety riding behavior* adalah faktor umur dari ciri-cirinya, sedangkan yang lainnya tidak memiliki ciri-cirinya, baik dari ciri-cirinya maupun dari ciri-ciri perjalanannya.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Octavariny et al (2021) yang berjudul “*Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Pekerja*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku *safety riding* terhadap pekerja. Jenis penelitian ini menggunakan metode pendekatan analitik *cross sectional*. Hasil penelitian yang diperoleh sebesar 50% berperilaku *safety riding* aman dan 50% tidak aman. Berdasarkan analisis data dengan menggunakan *chi-square* diperoleh variabel terkait kepemilikan SIM (p - value 0,009), kondisi kendaraan (p-value 0,000), barang mengemudi (p - value 0,000). Saran yang dapat diberikan adalah diadakan pelatihan dan sosialisasi dari pihak-pihak terakut tentang *safety riding* untuk meningkatkan kesadaran pekerja dan keterampilan pekerja dalam mengendarai sepeda motor.

Penelitian lainnya yang dilakukan oleh Wiedy (2020) yang berjudul “*Analisis Antara Pengetahuan Safety Riding dengan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Sikap Berkendara pada Mahasiswa Program Studi D4 Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sekolah Vokasi Universitas Sebelas Maret*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui pengaruh pengetahuan *safety riding* mahasiswa K3 dengan faktor-faktor sikap berkendara

mahasiswa pada mahasiswa K3 Sekolah Vokasi Universitas Sebelas Maret. Penelitian ini merupakan penelitian *observational analitik* dengan desain *cross sectional study*. Teknik pengambilan sampel menggunakan teknik total sampling. Penelitian ini menggunakan alat ukur kuesioner karakteristik responden untuk mengetahui usia, jenis kelamin, kendaraan, pengalaman, dan kepemilikan SIM pada mahasiswa, kuesioner sikap berkendara pada mahasiswa, serta mengukur pengetahuan *safety riding* untuk mengukur pengetahuan terhadap *safety riding*. Teknik analisis data menggunakan uji korelasi *chi-square* dan analisis regresi linear berganda. Hasil dari penelitian bahwa pengetahuan *safety riding* berpengaruh signifikan ($p < 0,05$) terhadap sikap berkendara namun usia, jenis kelamin, pengalaman, kendaraan dan kepemilikan SIM tidak berpengaruh signifikan ($p > 0,05$) terhadap sikap berkendara.

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Afiansyah & Mindiharto (2023) yang berjudul “*Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (safety riding) pada Siswa di SMA NU 2 Gresik*”. Penelitian ini dilakukan untuk menganalisis faktor yang berhubungan dengan perilaku keselamatan berkendara (*safety riding*) pada siswa SMA NU 2 Gresik Metode yang digunakan metode *survei*. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini yaitu pendekatan kuantitatif dengan menggunakan metode *Cross Sectional* serta menggunakan uji statistik *Spearman Rho*. Hasil yang didapatkan yaitu hubungan signifikan pada faktor pengetahuan dengan perilaku *safety riding*, karena diketahui angka p $0,009 < 0,05$, adapun faktor tidak berhubungan yaitu sikap dengan perilaku *safety riding* dengan p $1,000 > 0,05$. Berdasarkan analisis penelitian diperoleh hasil bahwa terdapat keterkaitan pengetahuan dengan perilaku *safety riding*. Sehingga diperlukan upaya untuk meningkatkan pengetahuan tentang berkendara dengan mengadakan sosialisasi berkendara aman pada siswa ataupun warga sekolah.

Penelitian selanjutnya yang dilakukan oleh Boekoesoe et al (2023) yang berjudul “*Faktor Hubungan Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Pada Mahasiswa*”. Penelitian ini dilakukan untuk mengetahui faktor yang

berhubungan dengan kecelakaan lalu lintas kendaraan bermotor pada mahasiswa Universitas Gorontalo. Metode penelitian ini menggunakan jenis penelitian analitik dengan pendekatan *Cross Sectional*. Uji statistik digunakan dalam penelitian ini adalah Uji *Chi-Square*. Hasil yang didapatkan bahwa pengetahuan, sikap, faktor kendaraan, faktor lingkungan berhubungan signifikan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa Universitas Gorontalo, sedangkan alat pelindung diri tidak berhubungan dengan kejadian kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa. Pengendara sepeda motor lebih meningkatkan lagi pengetahuan tentang lalu lintas, diperhatikan sikap dalam berkendara sebelum digunakan serta berhati-hati dalam mengendarai kendaraan.

Tabel 2. 1 Penelitian Terdahulu

No	Penulis	Tahun	Objek	Metode <i>Cross Sectional</i>	Metode Fenomologi	Observasional Analitik	Regresi Logistik	Uji Chi Square	Regresi Linear Berganda
1	Abizar, <i>et.al.</i>	2021	Masyarakat Kota Tanggerang	-	√	-	-	-	-
2	Yudhana dan Sari	2018	Siswa SMKN 2 Kota Kediri	√	-	-	√	-	-
3	Siagian & Maikel	2023	Siswa SMK 3 Kota Sorong	√	-	-	-	-	-
4	Rujuta, <i>et.al.</i>	2020	Masyarakat India	√	-	-	-	-	-
5	Febian, <i>et.al</i>	2021	Pengendara Motor Paal Merah Kota Jambi	√	-	-	-	√	-
6	Atmawati, <i>et.al</i>	2021	Mahasiswa Universitas Halu Oleo	√	-	-	-	-	-
7	Salmawati dan Puspita	2020	Siswa SMA 5 Palu	√	-	-	-	√	-
8	Raska dan Evi	2022	Siswa SMA 1 Blora	√	-	-	-	-	-

No	Penulis	Tahun	Objek	Metode <i>Cross Sectional</i>	Metode Fenomologi	Observasional Analitik	Regresi Logistik	Uji Chi Square	Regresi Linear Berganda
9	Pramessti,et.al	2021	Pengendara Ojek Online Sidoarjo	√	-	√	-	-	-
10	Wishnu dan Nur	2021	Masyarakat Pulau Jawa	√	-	-	-	√	-
11	Wulandari	2022	Masyarakat Sumedang	√	-	-	-	√	-
12	Octavariny, et.al.	2021	Pekerja	√	-	-	-	√	-
13	Wiedy	2020	Mahasiswa Universitas Sebelas Maret	√	-	√	-	-	-
14	Alfiansyah dan Mindhiharto	2023	Siswa SMK 2 Gresik	√	-	-	-	-	-
15	Boekoesoe, et.al.	2023	Mahasiswa Universitas Gorontalo	√	-	-	-	√	-
16	Putri Meilani R	2023	Mahasiswa Sleman	-	-	-	-	-	√

2.2 Landasan Teori

2.2.1 Teori Safety Riding

Safety Riding merupakan perilaku berkendara yang secara ideal yang memiliki tingkat keamanan yang aman bagi diri sendiri maupun orang lain. Safety riding yang bisa disebut cara berkendara yang aman dan nyaman baik bagi si pengendara sendiri maupun terhadap pengendara lain (Ghozali et al., 2019). Safety riding merupakan suatu program untuk menekan angka kecelakaan lalu lintas dengan memberikan pemahaman pada masyarakat bahwa berlalu lintas merupakan kegiatan yang menyangkut banyak aspek sehingga harus memperhatikan faktor keamanan dan keselamatan diri sendiri dan orang lain. Prioritas sasaran program safety riding antara lain melengkapi kendaraan dengan spion, lampu sein dan lampu rem (kelengkapan kendaraan), menggunakan helm standar dan memastikannya berbunyi klik

(kelengkapan keselamatan), menyalakan lampu pada siang hari untuk kendaraan roda dua, menggunakan lajur kiri bagi Mobil Penumpang Umum (MPU) dan kendaraan roda dua (Puspitasari & Hendrati, 2013).

Menurut Sumantri (2018) keselamatan berkendara merupakan suatu usaha yang dilakukan dalam meminimalisir tingkat budaya dan memaksimalkan keamanan dalam berkendara demi menciptakan suatu kondisi yang dimana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya. *Safety riding* dirancang untuk meningkatkan kesadaran pengendara terhadap segala kemungkinan yang terjadi selama berkendara. Sumantri (2018) menyatakan bahwa keselamatan berkendara mengacu pada perilaku pengendara yang secara ideal harus memiliki tingkat keamanan yang cukup baik bagi diri sendiri maupun bagi orang lain, agar dapat terhindar dari kecelakaan lalu lintas. Dijelaskan dalam buku petunjuk tata cara bersepeda motor di Indonesia yang dikeluarkan oleh Ditjen Perhubungan Darat (2009) perilaku keselamatan berkendara atau *safety riding*, meliputi pengendara kendaraan bermotor yang diwajibkan memiliki SIM, mematuhi hukum yang telah ditentukan Undang-Undang No. 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, persiapan berkendara dan perlengkapan yang tepat untuk keselamatan pengendara, serta mampu mengendalikan kecepatan dan keseimbangan dalam mengendarai kendaraan bermotor (Direktorat Jenderal Pencegahan dan Pengendalian Penyakit, 2018).

Menurut Sumantri (2018) konsep *safety riding* kini dikembangkan menjadi *defensive driving* yang merupakan pengembangan lebih lanjut dari *safety riding* yang sudah ada dimana terdapat empat kunci utama prinsip *defensive driving* tersebut yaitu :

- a. Kewaspadaan (*Alertness*) merupakan faktor utama yang menjamin pengendara untuk selalu siaga dan waspada. Ini merupakan sistem perlindungan pertama jika menghadapi pengendara lain yang berlaku tidak aman di jalan raya. Pengendara tidak akan mudah terpengaruh untuk mengikuti tindak tidak aman di jalan raya karena sadar sepenuhnya akan bahaya.

- b. Kesadaran (*Awareness*) merupakan penguasaan diri dalam berkendara. Pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dan memiliki prosedur berkendara yang baik, benar, dan aman akan selalu terdorong untuk tertib pada peraturan yang ada. Selain itu, pengendara yang mempunyai kesadaran penuh dalam berkendara tidak akan bersikap membahayakan.
- c. Sikap dan Mental (*Attidue*) merupakan faktor dominan yang penting dalam menentukan keselamatan di jalan raya. Seseorang yang dapat mengendalikan sikap di jalan raya artinya dapat mengendalikan emosinya. Dengan pengendalian emosi di jalan raya, maka akan muncul sikap untuk memperhatikan kepentingan orang lain selain kepentingan dirinya, sikap emosional yang memicu *arrogant driving* dapat dihindarkan.
- d. Antisipasi atau menjaga segala kemungkinan (*Anticipation*), merupakan sikap penting karena sebagai pengendara, antisipasi yang tepat terhadap sesuatu yang terjadi saat berkendara akan mempengaruhi keselamatan berkendara.

Menurut Rabiman & Handoyono (2019), Pengendara yang memiliki kesadaran berkendara aman akan selalu memperhatikan kondisi kendaraan yang meliputi :

- a. Pengukur Kecepatan (*Spedometer*)

Spedometer merupakan alat ukur yang penting untuk memantau kondisi sebuah kendaraan termasuk pada sepeda motor. *Spedometer* terletak pada bagian paling atas pada sepeda motor. *Spedometer* dibuat agar pengendara dapat melihat jelas dan memudahkan dalam pembacaannya. Spedometer merupakan instrumen dan indikator yang menunjukkan berbagai kondisi kendaraan baik saat berhenti maupun berjalan.

- b. Kaca spion

Di setiap pengendara terdapat titik buta (*blind spot*), khususnya pada jarak pandang samping dan belakang pengendara. Untuk meminimalisir kemungkinan kecelakaan lalu lintas, maka di butuhnya kaca spion. Kaca spion berfungsi untuk memastikan

kondisi aman ketika pengendara hendak berbelok atau menyusul kendaraan. Dengan menggunakan kaca spion, pengendara dapat memastikan bahwa tidak ada objek yang bergerak dari arah belakang yang dapat menimbulkan benturan. Sesuai dengan Undang-Undang Lalu Lintas, pada sepeda motor harus memiliki 2 spion yang terpasang pada sebelah kanan dan kiri.

c. Klakson

Umumnya klakson merupakan perlengkapan yang melekat pada kendaraan bermotor. Klakson berfungsi sebagai alat komunikasi antar pengendara yang satu dan yang lain. Klakson digunakan pengendara ketika memberi isyarat kepada pengendara yang lain untuk keselamatan dan keamanan kedua belah pihak, seperti pengendara ingin mendahului, meminta ruang jalan, dan sebagainya.

d. Spakbor

Fungsi dari spakbor adalah untuk melindungi pengendara atau penumpang dari cipratan air apabila sedang hujan atau saat melewati suatu genangan air. Spakbor memiliki posisi menjorok ke luar dibandingkan lampu belakang. Mengganti atau memotor spakbor akan merugikan diri sendiri dan orang lain ketika berkendara dalam kondisi hujan maka kotoran roda akan mengenai punggung dan pengendara yang berada dibelakangnya. Hal ini tentunya akan mengurangi keselamatan dan keamanan berkendara.

e. SIM dan STNK

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

f. Plat Nomor

Plat Nomor merupakan satu jenis identifikasi kendaraan bermotor. Plat nomor harus dipasang dengan benar yaitu bagian paliing depan

dan belakang sepeda motor, sehingga dapat terlihat dengan jelas oleh pengguna jalan. Plat nomor yang dipasang harusnya asli yang dikeluarkan dari kepolisian.

g. Perlengkapan *Safety Riding*

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

h. Surat Tanda Nomor Kendaraan

Undang-undang No. 22 Tahun 2009 pasal 68 menyebutkan bahwa setiap kendaraan bermotor yang dioperasikan di jalan wajib dilengkapi dengan Surat Tanda Nomor Kendaraan Bermotor dan Tanda Nomor Kendaraan Bermotor.

2.2.2 Perilaku Berisiko dalam Berkendara

Terdapat beberapa perilaku berisiko dalam berkendara, diantaranya adalah (Dinas Perhubungan, 2016) :

1. Sepeda motor adalah kendaraan yang dirancang untuk memuat dua orang, baik dewasa maupun anak-anak. Tetapi hal yang terjadi adalah banyak pengendara yang mengangkut penumpang berjumlah rata-rata antara 3 hingga 4 orang diatas satu sepeda motor.
2. Sepeda motor yang dipaksakan untuk mengangkut lebih dari dua orang, selain mengalami tekanan berlebih pada mesin, keseimbangan dan kestabilan kendaraan yang telah diperhitungkan perancang kendaraan menjadi terganggu, sehingga membahayakan pengendara serta penumpangnya.
3. Secara penggunaan, sepeda motor merupakan alat yang digunakan untuk mengangkut orang, bukan untuk mengangkut barang. Tetapi banyak masyarakat yang tetap menggunakan sepeda motor untuk memuat barang yang berlebihan.

4. Beban yang berlebihan dapat mengganggu keseimbangan motor, penguasaan pengendara akan kendaraanya dan mengurangi kemampuannya untuk mengantisipasi kendaraan lain.
5. Untuk memaksimalkan perlindungan dari kecelakaan, maka pengendara sepeda motor wajib menggunakan alat keselamatan tambahan yang dirancang untuk melindungi organ vital dari pengendara (kaos tangan, pelindung siku tangan dan kaki).
6. Tidak mengendarai sepeda motor dengan kecepatan tinggi melebihi ketentuan yang ada, tidak ngebut dan ugal-ugalan.
7. Rambu batas maksimal kecepatan yang ada di beberapa titik jalan menyatakan batas kecepatan maksimal yang sudah diperhitungkan dengan matang untuk menjaga keselamatan pengendara.
8. Bila sepeda motor dipacu dengan kecepatan diatas ketentuan yang ada, akan membahayakan pengendara itu sendiri dan pengguna jalan lain karena sepeda motor menjadi sulit dikendalikan atau menghindar dari benda yang ada didepannya.
9. Tidak mengendarai sepeda motor di lajur cepat dan lajur paling kanan serta tidak menyalip kendaraan didepannya melewati batas marka jalan yang tidak terputus (marka solid) ditengah jalan.
10. Tetap waspada dan memperhatikan kendaraan dibelakangnya lewat kaca spion ketika hendak membelok ataupun menyalip kendaraan didepannya serta tidak menyalip kendaraan dari arah kiri kendaraan di depannya.
11. Mengemudi dalam pengaruh alkohol dan narkoba dapat mengakibatkan seseorang tidak dapat berkonsentrasi dengan baik bahkan seringkali timbul halusinasi yang berpengaruh buruk pada menurunkan kemampuan seseorang mempersepsikan kondisi jalan dan lingkungannya dengan baik ketika mengemudi yang pada akhirnya meningkatkan risiko terjadinya kecelakaan.

2.2.3 Karakteristik Pengendara

Menurut Doni Kusuma, karakter adalah sebuah gaya, sifat, ciri, maupun karakteristik yang dimiliki seseorang yang berasal dari pembentukan ataupun tempaan yang didapatkannya melalui lingkungan yang ada di sekitar mereka.

Seorang pengendara yang baik mampu mengembangkan beberapa hal seperti kemampuan dasar mengemudi, kebiasaan saat mengemudi, kondisi yang tepat, dan penilaian suara yang baik serta sehat mental dan jasmani. Menurut UU No. 22 Tahun 2009 pengemudi adalah orang yang mengemudikan kendaraan bermotor di jalan yang telah memiliki surat izin mengemudi (Wesli, 2015; Wahyuningsih & Ramdana, 2020). Karakteristik personal pengguna sepeda motor dilihat dari berbagai faktor seperti faktor usia, jenis kelamin, pendapatan, dan pekerjaan. Faktor usia menjadi salah satu faktor yang tidak bisa dipisahkan dari munculnya risiko kecelakaan (Lam, 2002; Aulia et al., 2020). Faktor usia dapat mempengaruhi munculnya risiko kecelakaan dalam berkendara, karena tidak jarang anak dibawah umur yang belum memiliki SIM sudah mengendarai kendaraan. Berikut merupakan faktor dari karakteristik pengendara sepeda motor seperti berikut :

a. Jenis Kelamin

Jenis kelamin mempengaruhi perbedaan aktifitas yang dilakukan sehingga menimbulkan perbedaan pada pola perjalanan. Angka kecelakaan lalu lintas yang melibatkan pengendara pria sebagai korban lebih tinggi dibandingkan wanita. Hal ini dikarenakan pengendara sepeda motor berjenis kelamin perempuan memiliki jumlah yang lebih sedikit dibandingkan pengendara sepeda motor berjenis kelamin laki-laki berdasarkan data laporan kepolisian (Hubdat, 2008). Perbedaan karakteristik pada jenis kelamin dapat memberikan pengaruh dalam hal berkendara. Laki-laki dan perempuan memiliki perilaku yang berbeda dalam berkendara.

b. Usia

Usia mempunyai pengaruh yang penting terhadap kejadian kecelakaan, manusia berusia muda lebih sering terlibat dalam suatu kejadian kecelakaan lalu lintas dibandingkan dengan manusia berusia lanjut atau lebih tua. Direktorat Jendral Perhubungan Darat menunjukkan bahwa pengemudi berusia 16-30 tahun adalah penyebab terbesar kecelakaan lalu lintas (Riandini, Susanti, & Yanis, 2015).

c. Jenis pekerjaan

Jenis pekerjaan berkaitan dengan jarak yang ditempuh oleh pengendara sepeda motor ke tempat kerja. Jenis pekerjaan juga berhubungan dengan pendapatan seseorang. Perbedaan pada tiap pekerjaan berhubungan dengan tingkat mobilitas dan jam kerja seseorang dalam berkendara, sehingga mempengaruhi kondisi fisik pengendara.

d. Kepemilikan SIM

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 mengemukakan bahwa Surat Izin Mengemudi (SIM) adalah surat atau dokumen yang digunakan pengendara kendaraan bermotor sebagai syarat bagi pengendara dalam mengendarai kendaraan bermotor. Berdasarkan ketentuan tersebut, anak berusia di bawah 17 tahun tidak diperkenankan untuk mengendarai kendaraan bermotor dikarenakan belum cukup umur dan berpelung untuk membahayakan pengguna jalan lainnya.

2.2.4 Uji Validitas Data

Uji validitas data merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengetahui valid atau tidaknya kuesioner yang dibagikan kepada responden. Untuk mengetahui suatu kuesioner dapat dikatakan valid apabila nilai $r_{hitung} > r_{tabel}$.

- Menentukan nilai r tabel
Nilai r tabel dapat ditentukan dari tabel r, untuk $df = \text{jumlah sampel} - 2$, dengan tingkat signifikansi 5%.
- Menentukan r hasil
r hasil untuk tiap variabel bisa dilihat pada kolom *CORRECTED ITEM – TOTAL CORRELATION*
 - Jika r hasil positif, $r_{hasil} > r_{tabel}$, maka variabel tersebut valid
 - Jika r hasil tidak positif, $r_{hasil} < r_{tabel}$, maka variabel tersebut tidak valid.

2.2.5 Uji Reliabilitas Data

Uji reliabilitas data merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengetahui sejauh mana suatu pengukur dapat dipercaya atau diandalkan. Sehingga uji

realibilitas dapat digunakan untuk mengetahui konsistensi alat ukur, apakah alat ukur tetap konsisten jika pengukuran tersebut diulang.

- Menentukan nilai r tabel :
Nilai r tabel dapat ditentukan dari tabel r , untuk $df = \text{jumlah sampel} - 2$, dengan tingkat signifikansi 5%
- Menentukan r hasil
r hasil adalah angka ALPHA (terletak di akhir output)
 - Jika r ALPHA positif dan $r \text{ ALPHA} > r \text{ tabel}$, maka variabel tersebut reliabel.
 - Jika r ALPHA tidak positif dan $r \text{ ALPHA hasil} < r \text{ tabel}$, maka variabel tersebut tidak reliabel.

2.2.6 Regresi

Analisis regresi merupakan metode analisis dalam statistika yang digunakan untuk menentukan hubungan sebab – akibat antara satu variabel dengan variabel yang lain (Erhaneli & Oki, 2015). Variabel penyebab disebut dengan variabel bebas, variabel independen, variabel penjelas maupun variabel eksplanatoris. Sedangkan variabel yang terkena akibat disebut dengan variabel respon, variabel terikat, atau variabel dependen. Variabel respon (dependen) merupakan variabel acak (random). Analisis regresi digunakan untuk memahami pola hubungan variabel bebas dan variabel terikat serta digunakan untuk memprediksi atau memperkirakan nilai suatu variabel terhadap biaya lainnya.

A. Uji Asumsi Klasik

Uji Asumsi klasik terdiri dari:

a. Uji Normalitas Residual

Uji ini dilakukan untuk mengetahui apakah dalam sebuah model regresi, nilai residual memiliki distribusi normal atau tidak (Sunyoto, 2013). Residual merupakan nilai selisih antara variabel Y dengan variabel Y diprediksikan. Model regresi yang baik adalah yang terdistribusi secara normal atau mendekati normal sehingga data layak untuk diuji secara statistik. Uji normalitas data juga dilakukan dengan menggunakan uji *Kolmogorov Smirnov* satu arah, jika signifikan $>$

0,05 maka residual berdistribusi normal. Jika signifikan $< 0,05$ maka residual tidak berdistribusi normal.

b. Uji Multikolinieritas

Uji Multikolinieritas diterapkan untuk menganalisis kemiripan antar variabel independen (bebas) dalam model regresi berganda (Akila, 2017). Oleh karena itu, multikolinieritas tidak terjadi pada regresi linear sederhana yang hanya melibatkan satu variabel independen. Uji ini bertujuan untuk menguji apakah pada model regresi ditemukan korelasi antar variabel bebas. Metode untuk menguji adanya multikolinieritas ini dapat dilihat dari *Tolerance Value Variance Inflation Factor* (VIF). Jika $VIF > 10$ atau jika *tolerance value* $< 0,1$ maka terjadi multikolinieritas. Jika $VIF > 10$ atau jika *tolerance value* $> 0,1$ maka tidak terjadi multikolinieritas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas bertujuan untuk menguji apakah dalam model regresi terjadi ketidaksamaan varians dari residual satu pengamatan ke pengamatan yang lain. Jika varian tetap maka disebut homoskedastisitas dan jika berbeda maka terjadi problem heteroskedastisitas. Model regresi yang baik yaitu homoskedastisitas atau tidak terjadi heteroskedastisitas (Ghozali, 2013). Cara memprediksi ada tidaknya uji ini dapat dilihat pada output nilai signifikansi $> 0,05$; maka tidak terjadi heteroskedastisitas. Pada suatu model dapat dilihat dengan pola gambar *Scatterplot*, regresi yang tidak terjadi heteroskedastisitas jika:

- Titik-titik data menyebar di atas dan dibawah atau di sekitar angka 0.
- Titik-titik data tidak mengumpul hanya di atas atau dibawah saja.
- Penyebaran titik-titik data tidak boleh membentuk pola bergelombang melebar kemudian menyempit dan melebar kembali
- Penyebaran titik-titik data tidak berpola.

d. Uji Autokorelasi

Uji autokorelasi bertujuan untuk mengetahui ada tidaknya korelasi antara variabel pengganggu pada periode tertentu dengan variabel sebelumnya. Untuk data *time series* autokorelasi sering terjadi tetapi untuk data yang sampelnya *cross section* jarang terjadi karena variabel pengganggu satu berbeda dengan yang lain. Mendekati autokorelasi dengan menggunakan nilai *Durbin Watson* dibandingkan dengan tabel *Durbin Watson* (dl dan dua). Kriteria jika $d < d_{hitung} < 4 - d$ maka tidak terjadi autokorelasi.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1 Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Jalan Kaliurang KM 4 – KM 14,5 Sleman, Daerah Istimewa Yogyakarta. Objek dari penelitian ini adalah mahasiswa yang sering melewati Jalan Kaliurang KM 4 – KM 14,5 dengan pengambilan data dilakukan pada bulan Desember 2023.

3.2 Jenis Data

Dalam melaksanakan penelitian terdapat kegiatan pengumpulan data. Kegiatan pengumpulan data pada penelitian ini memuat dua jenis data, yaitu :

1. Data Primer

Data primer ialah data yang diperoleh dari hasil kuesioner pada saat melakukan penelitian. Pada penelitian ini data yang didapatkan yaitu :

- a. Umur pengendara
- b. Jenis Kelamin pengendara
- c. Pengetahuan pengendara
- d. Kelengkapan pengendara
- e. Perilaku berkendara yang aman

Pertanyaan yang digunakan untuk mendapatkan hasil kuesioner sebagai data primer yaitu pertama tentang pengetahuan pengendara. Dimana pengetahuan pengendara ini merupakan hal yang sangat penting untuk terbentuknya tindakan seseorang. Karena perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih baik daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. (Colle, 2016). Pertanyaan memuat tentang pengetahuan berlalu lintas, pengetahuan tentang keselamatan berkendara dan pengetahuan tentang marka dan rambu. Kedua, tentang kelengkapan pengendara pertanyaan yang digunakan mengenai kelengkapan surat-surat berkendara seperti STNK, mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi), dan memakai helm saat berkendara. Menurut Undang –

Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan Angkutan Jalan menyatakan bahwa penyelenggaraan lalu lintas dan jalan raya harus dilaksanakan dengan tertib dan menggunakan perlengkapan berkendara. Pertanyaan ini digunakan sebagai penunjang pengendara agar berperilaku berkendara yang aman dan dapat mematuhi peraturan lalu lintas.

2. Data Sekunder

Sebuah data yang diperoleh dengan tidak langsung sebagai data pendukung. Sumber datanya tidak langsung bisa memberi penguatan dan tambahan data pada penelitian. Adapun data sekunder yang didapatkan yaitu studi literatur.

3.3 Model Regresi

Model regresi linear berganda ditunjukkan sebagai berikut :

$$Y = a + b_1x_1 + b_2x_2 + \dots + e$$

Dengan : Y = Variabel dependen

X = Variabel independent

a = konstanta (titik potong Y)

b = koefisien dari variabel x (koefisien determinasi)

e = error atau residu

Pada penelitian ini terdapat dua variabel yang digunakan yaitu variabel *independent* dan variabel *dependent*. Untuk variabel *independent* atau yang sering disebut variabel *predictor* adalah variabel yang mempengaruhi atau menjadi sebab timbulnya variabel *dependent*. Variabel dalam penelitian ini adalah :

1) Pengetahuan Pengendara (X1)

Pengetahuan merupakan Pengetahuan pengendara menjadi suatu keharusan yang harus dilakukan para pengendara sepeda motor agar dapat mematuhi peraturan lalu lintas.

2) Perlengkapan Pengendara (X2)

perlengkapan pengendara merupakan barang tambahan bagi pengguna motor untuk perlindungan ketika berada di jalan raya.

Pada variabel dependen/terikat variabel yang dipengaruhi atau yang menjadi akibat, karena adanya variabel bebas. Dalam penelitian ini variabel yang digunakan adalah perilaku berkendara yang aman (Y). Perilaku berkendara yang aman merupakan tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraannya.

3.4 Metode Pengumpulan Data

Tahapan ini dipergunakan pada penelitian ini yakni :

1. Studi Literatur

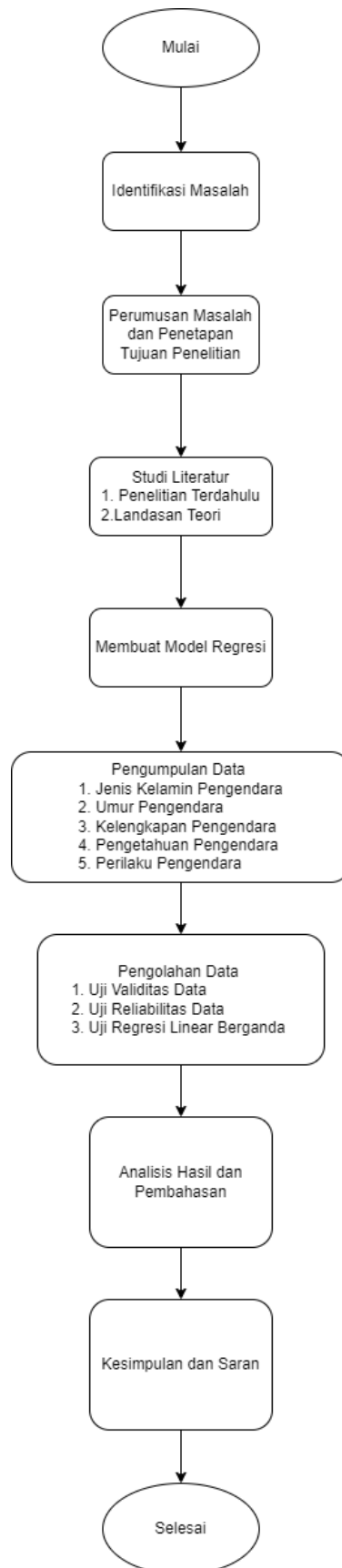
Sebuah data yang di ambil untuk menggabungkan data-data atau sumber yang berkaitan dengan topik yang dipilih pada sebuah penelitian. Ini diperoleh melalui beberapa sumber, jurnal, internet, pustaka, buku dan dokumentasi.

2. Observasi

Observasi yakni metode pengumpulan data dengan melaksanakan pengamatan langsung ke lokasi penelitian untuk melihat kondisi nyata. Dalam penelitian ini observasi dilakukan pada Jalan Kaliurang untuk mendapatkan data para mahasiswa pengguna sepeda motor yang belum menggunakan *safety riding* dalam berkendara bermotor.

3.5 Alur Penelitian

Berikut merupakan alur penelitian yang dilakukan :



Gambar 3.1 Alur Penelitian

Penjelasan alur penelitian :

1. Mulai
Memulai penelitian dengan observasi secara langsung ke lokasi penelitian yaitu jalan Kaliurang KM 4 – 14,5.
2. Identifikasi masalah
Tahapan ini dilakukan untuk menentukan sebuah masalah yang terdapat di lokasi penelitian yaitu Jalan Kaliurang melalui observasi secara langsung.
3. Perumusan Masalah dan Penetapan Tujuan Penelitian
Setelah mengidentifikasi masalah, maka selanjutnya melakukan perumusan masalah yang akan diselesaikan sesuai dengan hasil observasi yang telah dilakukan.
4. Tujuan Penelitian
Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui faktor-faktor serta seberapa besar pengaruh faktor-faktor yang berhubungan dengan perilaku pengendara sepeda motor terhadap keselamatan berkendara (*safety riding*)
5. Studi Literatur
Studi literatur digunakan agar memberikan kemudahan untuk peneliti ketika menggali informasi yang sesuai pada fenomena penelitiannya. Studi literatur berisikan ringkasan penelitian terdahulu dan landasan teori yang relevan dengan permasalahan yang diteliti. Dengan memiliki tujuan untuk menjadikan lebih kuat permasalahan yang diteliti dan sebagai dasar teori dalam pelaksanaan penelitian. Pada kasus ini, studi literatur yang digunakan berasal dari jurnal dan artikel yang berkaitan dengan keselamatan berkendara (*safety riding*), karakteristik pengendara, uji validitas, reliabilitas serta uji regresi linear berganda.
6. Membuat Model Regresi

Model regresi digunakan untuk mengetahui variabel apa saja yang digunakan dalam penelitian.

7. Pengumpulan Data

Peneliti mengumpulkan data yang diperlukan dalam penelitian berupa data observasi yang didapatkan secara langsung dan melalui kuesioner *google form*.

8. Pengolahan Data

Sesudah seluruh data yang dibutuhkan telah terkumpul, pada tahap ini dilakukan pengolahan data dengan menentukan sampel dari populasi mahasiswa serta melakukan uji validitas dan realibilitas data. Pada tahapan ini juga dilakukan regresi linear berganda . Pengujian ini memiliki tujuan agar bisa melihat besarnya pengaruh faktor pengendara pada perilaku *safety riding*.

9. Analisis Hasil dan Pembahasan

Pada tahap ini dilakukan analisis pembahasan berdasarkan proses pengumpulan dan pengolahan data menggunakan uji validitas, reliabilitas dan regresi linear berganda.

10. Kesimpulan dan Saran

Setelah menyelesaikan dari awal hingga akhir, maka diberikan kesimpulan dari hasil penelitian yang telah dilakukan, dan memberikan saran terhadap penelitian selanjutnya

11. Selesai

Penelitian selesai dilakukan.

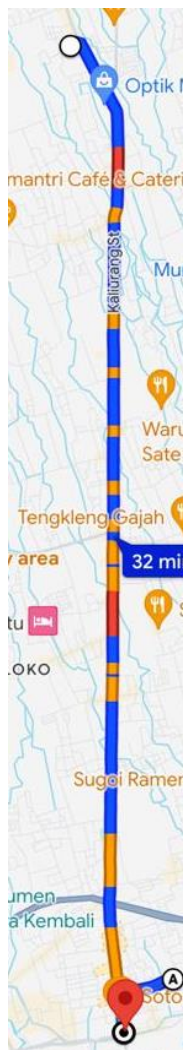
BAB IV

PENGUMPULAN DAN PENGOLAHAN DATA

4.1 Pengumpulan Data

4.1.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

Lokasi pada penelitian terletak di bagian utara Provinsi Daerah Istimewa Yogyakarta yaitu Kabupaten Sleman. Pada penelitian ini jalan yang digunakan yaitu Jalan Kaliurang KM 4 – KM 14,5 yang sering digunakan oleh mahasiswa untuk menuju ke kampus.



Gambar 4.1 Lokasi Penelitian

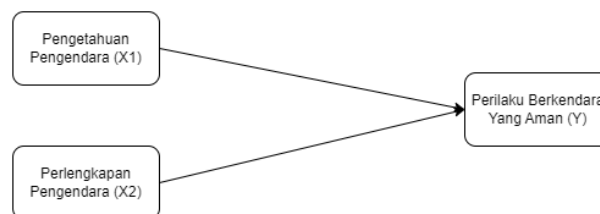
4.1.2 Populasi

Populasi merupakan semua objek yang hendak diamati. Populasi bisa berbentuk benda hidup atau mati yang bersifat dapat diukur (Algifari, 2003). Populasi pada penelitian ini menggunakan pengendara di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta.

4.1.3 Sampel

Sampel merupakan objek yang diamati dan dinilai memberikan perwakilan pada semua populasinya. Untuk pengambilan sampel, peneliti menerapkan suatu teknik sehingga sampelnya memberikan perwakilan pada populasi tersebut (Notoatmodjo, 2017). Pengambilan sampel dilakukan dengan acak tanpa melihat tingkat yang ada pada populasi. Jumlah sampel dari penelitian ini didapatkan sebanyak 100 responden mahasiswa yang bersedia mengisi kuesioner yang telah disediakan.

4.1.4 Model Penelitian



Gambar 4. 2 Model Penelitian

H1 : Pengetahuan pengendara berpengaruh positif terhadap perilaku berkendara yang aman

H2 : Kelengkapan pengendara berpengaruh positif terhadap perilaku berkendara yang aman.

Pada model penelitian yang digunakan yaitu pengetahuan pengendara, kelengkapan pengendara dan perilaku berkendara yang aman. Pengetahuan pengendara menjadi suatu keharusan yang harus dilakukan para pengendara sepeda motor agar dapat mematuhi peraturan lalu lintas. Menurut Colle (2016) pengetahuan merupakan hal yang sangat penting untuk terbentuknya

tindakan seseorang. Karena perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih baik daripada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Kelengkapan pengendara berkaitan dengan pengetahuan pengendara dimana kelengkapan pengendara sebagai penunjang pengendara agar berperilaku berkendara yang aman dan dapat mematuhi peraturan lalu lintas. Menurut Rabiman dan Handoyono (2019) pengendara yang memiliki kelengkapan berkendara dan kesadaran maka akan selalu memperhatikan, memakai helm saat berkendara, mempunyai SIM dan STNK, serta perlengkapan *safety riding*. faktor penting dalam keselamatan berkendara dimana perilaku yang didasari oleh pengetahuan akan lebih aman dari pada perilaku yang tidak didasari oleh pengetahuan. Pengetahuan yang kurang akan menyebabkan salah persepsi mengenai keadaan lalu lintas ketika sedang berkendara. Hal tersebut mengakibatkan pengendara melakukan tindakan yang dapat mengarah kepada kecelakaan lalu lintas. Pada perlengkapan pengendara merupakan barang tambahan bagi pengguna motor untuk perlindungan ketika berada di jalan raya. Setelah itu ada perilaku berkendara yang aman yang merupakan tingkah laku pemilik atau pengguna kendaraan dalam mengemudi dan merawat kendaraannya. Menurut Undang-Undang No. 22 Tahun 2009, kendaraan bermotor ialah kendaraan yang digerakkan oleh peralatan teknik yang berada pada kendaraan tersebut.

Menurut Bagus (2020) untuk variabel independen pengetahuan pengendara merupakan hasil dari penginderaan terhadap suatu objek tertentu dan menjadi domain yang penting dalam membentuk perilaku seseorang. Faktor – faktor yang mempengaruhi terbentuknya perilaku terdiri dari faktor internal dan eksternal Faktor intern mencakup pengetahuan, kecerdasan, emosi, inovasi. Faktor eksternal meliputi lingkungan sekitar baik fisik maupun non fisik yaitu iklim, sosial ekonomi, kebudayaan (Green dan Kreurier.) dalam (Mulyono, 2014). Indikator untuk pengetahuan pengendara adalah sebagai berikut :

- a) Pengendara motor disepanjang ruas jalan kaliurang memiliki wawasan tentang berlalu lintas dengan baik

b) Pengendara motor di sepanjang ruas jalan kaliurang sudah memahami tentang perihal keselamatan berkendara sesuai standar berkendara yang baik

c) Pengendara motor disepanjang ruas jalan kaliurang sudah dapat memahami wawasan tentang rambu – rambu dan marka jalan

Menurut Rabiman dan Handoyono (2019) Kelengkapan Pengendara merupakan bentuk patuh terhadap aturan lalu lintas. Aturan tersebut digunakan untuk membimbing pengguna jalan agar patuh terhadap aturan sehingga berdampak positif kepada pengguna jalan dan mengurangi terjadinya kecelakaan lalu lintas (Ucho et al., 2016).

Indikator untuk perlengkapan pengendara adalah sebagai berikut :

a) Pengendara motor telah memiliki kelengkapan surat-surat berkendara sesuai standar syarat berkendara yang baik (STNK dan BPKB)

b) Pengendara sudah mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) sebagai salah satu syarat berkendara sepeda motor

c) Pengendara sudah memakai helm dengan baik saat berkendara

Menurut Fadilah, dkk (2021) perilaku merupakan interaksi seseorang individu terhadap stimulus yang berasal dari luar maupun dari dalam diri. Menurut teori Lawrence Green menyatakan bahwa perilaku manusia dipengaruhi oleh dua faktor pokok yaitu perilaku dan juga faktor dari luar perilaku yaitu faktor prediposisi, faktor pemungkin dan faktor penguat.

Indikator untuk erilaku berkendara yang aman adalah sebagai berikut :

a) Pengendara motor sudah dapat berkendara dengan baik dengan tidak diperbolehkan mendahului kendaraan lain dari sisi kiri jalan

b) Pengendara motor sudah memperhatikan keselamatan dengan tidak melaju dengan kecepatan tinggi

c) Pengendara motor menaati peraturan berlalu lintas dengan cara tidak menerobos lampu lalu lintas.

4.1.5 Data Hasil Kuesioner

Data yang diperoleh dari kuesioner yaitu:

1. Jenis Kelamin

Pengguna sepeda motor di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta berdasarkan jenis kelamin laki-laki dan perempuan. Bisa terlihat dalam gambar dibawah ini :

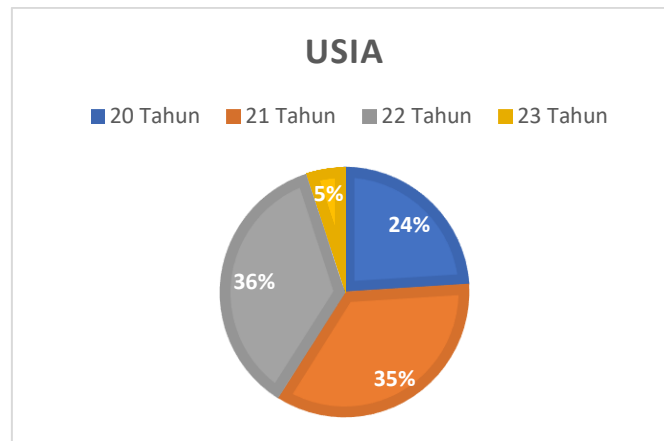


Gambar 4.3 Diagram persentase responden sesuai dengan jenis kelamin di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta

Pada gambar 4.2 menjelaskan jenis kelamin dari 100 responden mahasiswa pengendara sepeda motor yang melintas di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta yang digunakan sampel. Yang jenis kelaminnya pria sebesar 58%, dan perempuan 42%.

2. Usia

Pengendara sepeda motor di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta berdasarkan usia yang ditinjau adalah usia 20 – 23 tahun. Dapat dilihat pada gambar 4.3 berikut ini :



Gambar 4.4 Diagram persentase responden berdasarkan usia di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta

Pada gambar 4.3 berdasarkan usia dari 100 responden mahasiswa pengendara sepeda motor yang melintas di Jalan Kaliurang daerah Sleman, Yogyakarta yang dijadikan sampel, didapatkan bahwa responden yang berusia 20 tahun sebanyak 24 orang, responden yang berusia 21 tahun sebanyak 35 orang, yang berusia 22 tahun sebanyak 36 orang, dan responden yang berusia 23 tahun sebanyak 5 orang.

3. Hasil Pertanyaan Kuesioner

Hasil pernyataan responden terhadap variabel kelengkapan pengendara dan pengetahuan pengendara di deskripsikan guna mengetahui penilaian responden terhadap variabel-variabel tersebut, deskripsi dilakukan berdasarkan dari hasil frekuensi jawaban responden di setiap pertanyaan yang digunakan masing-masing variabel.

3.1 Pengetahuan Pengendara (X1)

Berdasarkan hasil jawaban dari 100 responden terhadap indikator penelitian mengenai pengetahuan pengendara sebagai berikut :

- a) Hasil tanggapan responden terhadap pengetahuan tentang berlalu lintas ($X_{1.1}$) dijelaskan pada tabel 4.1 berikut :

Tabel 4. 1 Pengetahuan Tentang Berlalu Lintas ($X_{1.1}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	20	20,0

Setuju	64	64,0
Cukup Setuju	16	16,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.1 didapatkan bahwa dari 100 responden, 20 responden (20%) menjawab sangat setuju, 64 responden (64%) menjawab setuju, 16 responden (16%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden didapatkan bahwa sebagai besar responden setuju dengan adanya pengetahuan berlalu lintas berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman.

b) Hasil tanggapan responden terhadap pengetahuan keselamatan berkendara ($X_{1.2}$) dijelaskan pada tabel 4.2 berikut :

Tabel 4. 2 Pengetahuan keselamatan berkendara ($X_{1.2}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	30	30,0
Setuju	59	59,0
Cukup Setuju	11	11,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.2 didapatkan bahwa dari 100 responden, 30 responden (30%) menjawab sangat setuju, 59 responden (59%) menjawab setuju, 11 responden (11%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan

adanya pengetahuan keselamatan berkendara berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman.

- c) Hasil tanggapan responden terhadap pengetahuan tentang marka dan rambu ($X_{1.3}$) dijelaskan pada tabel 4.3 berikut :

Tabel 4. 3 Pengetahuan tentang marka dan rambu ($X_{1.3}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	25	25,0
Setuju	60	60,0
Cukup Setuju	15	15,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.3 didapatkan bahwa dari 100 responden, 25 responden (25%) menjawab sangat setuju, 60 responden (60%) menjawab setuju, 15 responden (15%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya pengetahuan tentang markan dan rambu berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman.

3.2 Kelengkapan Berkendara (X_2)

- a) Hasil tanggapan responden terhadap kelengkapan surat-surat kendaraan ($X_{2.1}$) dijelaskan pada tabel 4.4 berikut :

Tabel 4. 4 Kelengkapan surat-surat kendaraan ($X_{2.1}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	20	20,0
Setuju	65	65,0
Cukup Setuju	15	15,0

Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.4 didapatkan bahwa dari 100 responden, 20 responden (20%) menjawab sangat setuju, 65 responden (65%) menjawab setuju, 15 responden (15%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya kelengkapan surat-surat berkendara berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman.

- b) Hasil tanggapan responden terhadap kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) ($X_{2.2}$) dijelaskan pada tabel 4.5 berikut :

Tabel 4. 5 kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) ($X_{2.2}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	24	24,0
Setuju	68	68,0
Cukup Setuju	8	8,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.5 didapatkan bahwa dari 100 responden, 24 responden (19%) menjawab sangat setuju, 68 responden (68%) menjawab setuju, 8 responden (8%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya kepemilikan SIM (Surat Izin Mengemudi) berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman.

- c) Hasil tanggapan responden terhadap memakai helm saat berkendara ($X_{2,3}$) dijelaskan pada tabel 4.6 berikut :

Tabel 4. 6 Memakai helm saat berkendara ($X_{2,3}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	23	23,0
Setuju	67	67,0
Cukup Setuju	10	10,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.6 didapatkan bahwa dari 100 responden, 23 responden (23%) menjawab sangat setuju, 67 responden (67%) menjawab setuju, 10 responden (10%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan adanya memakai helm saat berkendara berpengaruh terhadap perilaku berkendara yang aman.

3.3 Perilaku Pengendara (Y)

- a) Hasil tanggapan responden terhadap tidak menyalip kendaraan lain dari sisi kiri ($Y_{1,1}$) dijelaskan pada tabel 4.7 berikut :

Tabel 4. 7 Tidak menyalip kendaraan lain dari sisi kiri (Y_{11})

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	22	22,0
Setuju	60	60,0
Cukup Setuju	18	18,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.7 didapatkan bahwa dari 100 responden, 22 responden (22%) menjawab sangat setuju, 60 responden (60%) menjawab setuju, 18 responden (18%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan tidak menyalip kendaraan lain dari sisi kiri

- b) Hasil tanggapan responden terhadap tidak melaju dengan kecepatan tinggi ($Y_{1.2}$) dijelaskan pada tabel 4.8 berikut :

Tabel 4. 8 Tidak melaju dengan kecepatan tinggi ($Y_{1.2}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	27	28,0
Setuju	57	58,0
Cukup Setuju	16	14,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.8 didapatkan bahwa dari 100 responden, 27 responden (27%) menjawab sangat setuju, 57 responden (57%) menjawab setuju, 16 responden (16%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan tidak melaju dengan kecepatan tinggi.

- c) Hasil tanggapan responden terhadap tidak menerobos lampu lalu lintas ($Y_{1.3}$) dijelaskan pada tabel 4.9 berikut :

Tabel 4. 9 Tidak menerobos lampu lalu lintas ($Y_{1.3}$)

Jawaban Responden	Jumlah Responden	Percent (%)
Sangat Setuju	17	17,0
Setuju	61	61,0
Cukup Setuju	22	22,0
Tidak Setuju	0	0,0
Sangat Tidak Setuju	0	0,0
Jumlah	100	100,0

Berdasarkan hasil jawaban responden pada tabel 4.8 didapatkan bahwa dari 100 responden, 17 responden (17%) menjawab sangat setuju, 61 responden (61%) menjawab setuju, 22 responden (22%) menjawab cukup setuju, 0 responden (0%) menjawab tidak setuju dan 0 responden (0%) menjawab sangat tidak setuju. Berdasarkan jawaban responden dapat disimpulkan bahwa sebagian besar responden setuju dengan tidak menerobos lampu lalu lintas.

4.2 Pengolahan Data

4.2.1 Uji Validitas dan Reliabilitas Data

Tahapan pertama pada pengolahan data ialah melakukan uji validitas sesuai data yang telah dikumpulkan. Berikut ini merupakan uji validitas serta reliabilitas data yang dilaksanakan :

1. Uji Validitas Data

Sebuah pengujian yang dilakukan agar bisa melihat valid atau tidak sebuah kuesioner yang diberikan untuk respondennya. Uji validitas data diterapkan dengan bantuan *software SPSS*

a) Uji validitas Pengetahuan Pengendara (X1)

Tabel 4. 10 Hasil Validitas Pengetahuan Pengendara (X1)

Indikator Penelitian	R hitung	R tabel	Kesimpulan
X1.1	0,827	0,256	Valid
X1.2	0,786	0,256	Valid
X1.3	0,804	0,256	Valid

b) Uji Validitas Kelengkapan Berkendara (X2)

Tabel 4. 11 Hasil Validitas Kelengkapan Berkendara (X2)

Indikator Penelitian	R hitung	R tabel	Kesimpulan
X2.1	0,823	0,256	Valid
X2.2	0,765	0,256	Valid
X2.3	0,740	0,256	Valid

c) Uji Validitas Perilaku Pengendara (Y)

Tabel 4. 12 Hasil Validitas Perilaku Pengendara (Y)

Indikator Penelitian	R hitung	R tabel	Kesimpulan
Y1.1	0,780	0,256	Valid
Y1.2	0,797	0,256	Valid
Y1.3	0,713	0,256	Valid

2. Uji Reliabilitas Data

Uji realibilitas data merupakan uji yang diterapkan agar bisa mengetahui seberapa jauhnya sebuah pengukur bisa terpercaya. Maka, pengujian bisa diterapkan untuk melihat seberapa konsistennya pengukuran yang digunakan, apa alat ukurnya bisa konsisten jika digunakan secara berulang. Hasil perhitungan masing-masing variabel bisa dilihat pada tabel berikut ini :

Tabel 4. 13 Hasil Uji Realiabilitas

Variabel	Cronbach's Alpha	Alpha Standard	Kesimpulan
Pengetahuan Pengendara (X1)	0,729	0,7	<i>Reliabel</i>
Kelengkapan Pengendara (X2)	0,774	0,7	<i>Reliabel</i>
Perilaku Pengendara (Y)	0,747	0,7	<i>Reliabel</i>

4.2.2 Regresi Linear Berganda

Sebuah analisa yang diterapkan sebagai penentuan keterkaitan sebab dan akibat dari satu variabel dengan yang lainnya. Analisis ini juga diterapkan sebagai pemahaman pola hubungan variabel bebas dari variabel terikat dan diterapkan sebagai perkiraan atau prediksi nilai variabel pada variabel lainnya.

1. Uji Normalitas Residual

Hal ini diterapkan sebelum pengujian regresi linear berganda. Berikut hasil yang didapatkan pada pengujian asumsi klasik normalitas residual sebagai berikut :

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	1,08224164
Most Extreme Differences	Absolute	,088
	Positive	,088
	Negative	-,069
Test Statistic		,088
Asymp. Sig. (2-tailed)		,052 ^c

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.

Gambar 4.5 *Output* Uji Normalitas Residual

2. Uji Multikolinearitas

Uji multikolinearitas hanya dilakukan sebelum pengujian regresi linear berganda, yang mana terdapat dua ataupun lebih variabel bebas. Berikut merupakan hasil yang didapatkan pada pengujian asumsi klasik multikolinearitas sebagai berikut :

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	2,833	1,038		2,729	,008		
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,360	,108	,356	3,334	,001	,494	2,025
	Perlengkapan_Pengendara_X2	,390	,112	,372	3,481	,001	,494	2,025

a. Dependent Variable: Perilaku_Pengendara_Y

Gambar 4.6 *Output* Uji Multikolinearitas

3. Uji Heteroskedesitas

Uji asumsi heteroskedesitas hanya dilakukan sebelum pengujian regresi linear berganda, yang mana terdapat dua atau lebih variabel bebas. Berikut merupakan hasil yang didapatkan pada pengujian asumsi klasik heteroskedesitas sebagai berikut :

Nonparametric Correlations

			Pengetahuan_Pengendara_X1	Perlengkapan_Pengendara_X2	ABS_RES
Spearman's rho	Pengetahuan_Pengendara_X1	Correlation Coefficient	1,000	,684**	,000
		Sig. (2-tailed)	.	,000	1,000
		N	100	100	100
	Perlengkapan_Pengendara_X2	Correlation Coefficient	,684**	1,000	,142
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,157
		N	100	100	100
	ABS_RES	Correlation Coefficient	,000	,142	1,000
		Sig. (2-tailed)	1,000	,157	.
		N	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

Gambar 4.7 *Output* Uji Heteroskedesitas

4. Uji Autokorelasi

Uji Autokorelasi dilakukan sebelum pengujian regresi linear berganda. Berikut hasil yang didapatkan pada pengujian asumsi autokorelasi sebagai berikut :

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,673 ^a	,454	,442	1,09334	1,645

a. Predictors: (Constant), Perlengkapan_Pengendara_X2, Pengetahuan_Pengendara_X1
 b. Dependent Variable: Perilaku_Pengendara_Y

Gambar 4.8 *Output* Uji Autokorelasi

5. Uji Regresi Linear Berganda

Uji Regres linear berganda dilakukan untuk mengetahui hubungan antara dua variabel atau lebih yaitu variabel Y (variabel dependen) pada beberapa variabel lain X (variabel independen). Pengujian ini diterapkan sebagai berikut :

Descriptive Statistics

	Mean	Std. Deviation	N
Perilaku_Pengendara_Y	12,0900	1,46401	100
Pengetahuan_Pengendara_X1	12,4000	1,44949	100
Perlengkapan_Pengendara_X2	12,2900	1,39476	100

Correlations

		Perilaku_Pengendara_Y	Pengetahuan_Pengendara_X1	Perengkapan_Pengendara_X2
Pearson Correlation	Perilaku_Pengendara_Y	1,000	,621	,625
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,621	1,000	,711
	Perengkapan_Pengendara_X2	,625	,711	1,000
Sig. (1-tailed)	Perilaku_Pengendara_Y	.	,000	,000
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,000	.	,000
	Perengkapan_Pengendara_X2	,000	,000	.
N	Perilaku_Pengendara_Y	100	100	100
	Pengetahuan_Pengendara_X1	100	100	100
	Perengkapan_Pengendara_X2	100	100	100

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients		t	Sig.
		B	Std. Error	Beta			
1	(Constant)	2,833	1,038			2,729	,008
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,360	,108	,356		3,334	,001
	Perengkapan_Pengendara_X2	,390	,112	,372		3,481	,001

a. Dependent Variable: Perilaku_Pengendara_Y

Gambar 4.9 *Output* Uji Regresi Linear Berganda

BAB V PEMBAHASAN

5.1 Analisis Hasil Uji Validitas Data

Validitas data merupakan pengujian yang dilakukan untuk mengetahui valid atau tidak kuesioner yang dibagikan kepada responden. Sampel yang diterapkan ialah sejumlah 100 responden. Syarat uji validitas dan cara mencari r tabel :

- a. Apabila $r \text{ hitung} > r \text{ tabel}$, maka dikatakan item kuesioner tersebut valid.
- b. Apabila $r \text{ hitung} < r \text{ tabel}$, maka dapat dikatakan item kuesioner tidak valid.
- c. $Df = n - 2 = 100 - 2 = 98$
- d. Level of signifikansi = 0,01
- e. $r \text{ tabel} = 0,256$

Tabel 5.1 Hasil Uji Validitas Data

No	Variabel Penelitian	R Hitung	R Tabel	Keterangan
1.	X1.1	0,827	0,256	Valid
2.	X1.2	0,786	0,256	Valid
3.	X1.3	0,804	0,256	Valid
4.	X2.1	0,823	0,256	Valid
5.	X2.2	0,765	0,256	Valid
6.	X2.3	0,740	0,256	Valid
7.	Y1	0,780	0,256	Valid
8.	Y2	0,797	0,256	Valid
9.	Y3	0,713	0,256	Valid

Berdasarkan tabel 5.1 didapatkan bahwa setiap indikator variabel mempunyai R hitung yang lebih besar dibanding R tabel, hingga data responden kuesioner dinyatakan valid.

5.2 Analisis Hasil Uji Reliabilitas Data

Uji reliabilitas data ialah peralatan untuk melakukan ukuran suatu kuesioner yakni indikator dari variabel. Kuesioner dianggap *reliabel* apabila jawaban orang atas pertanyaan ialah stabil dari waktu (Ghozali,2011). Untuk mengetahui kuesioner itu telah *reliabel* akan dilaksanakan uji reliabilitas kuesioner dengan bantuan *software* SPSS. Kriteria penilaian uji reliabilitas adalah sebagai berikut :

- a. Apabila hasil koefisien alpha lebih besar dari taraf signifikansi 70% atau 0,7 maka kuesioner tersebut reliabel.
- b. Apabila hasil koefisien alpha lebih kecil dari taraf signifikansi 70% atau 0,7 maka kuesioner tersebut tidak reliabel.

Tabel 5. 2 Hasil Uji Reliabilitas Data

Variabel	<i>Cronbach's Alpha</i>	<i>Alpha Standard</i>	Kesimpulan
Pengetahuan Pengendara (X1)	0,729	0,7	<i>Reliabel</i>
Kelengkapan Pengendara (X2)	0,774	0,7	<i>Reliabel</i>
Perilaku Pengendara (Y)	0,747	0,7	<i>Reliabel</i>

Dari hasil uji reliabilittas pada tabel 4.5 bisa dilihat jika nilai *cronbach alpha* mempunyai nilai (α) > 0,7. Sesuai dengan kriteria (Imam Ghozali) hal itu dianggap handal, hingga variabel penelitian itu pantas untuk pengujian hipotesis berikutnya.

5.3 Uji Asumsi Klasik

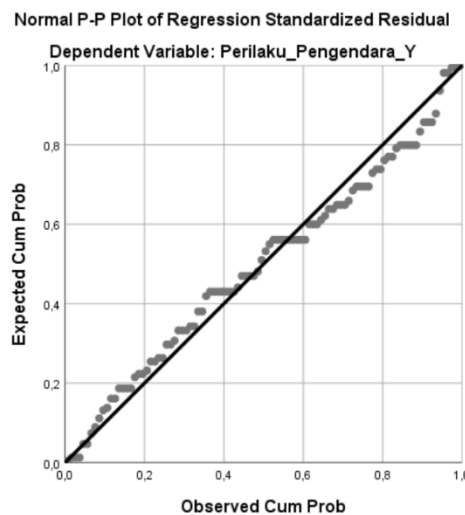
Uji asumsi klasik terdiri dari:

1. Uji Normalitas

Uji Normalitas bertujuan yakni guna melakukan uji apakah dalam regresi variabel residual berdistribusi yang normal. Untuk mengetahui normal atau tidak bisa diketahui pada grafik normal *P-P Plot Of Regression Standardized Residual* dan dengan mempergunakan uji statistik ialah menggunakan uji (KS),

a. Analisis Grafik

Uji Normalitas dengan menggunakan metode grafik, yakni dengan melihat data yang disebar dalam sumber diagonal pada grafik Normal *P-P Plot of regression standardized residual*. Hasil hitung menggunakan SPSS didapat *P-P Plot* yakni :



Gambar 5.1 Grafik Uji Normalitas *P-P Plot Of Regression Standardized Residual*

Dari gambar 5.1 diatas hasil uji grafik normal *probability plots* memperlihatkan yakni tidak terlihat titik – titik tersebar, dan titik berhimpit di garis diagonal. Hal ini memperlihatkan yakni nilai residual terdistribusi secara normal.

b. Uji Statistik

Uji statistik mempergunakan *kolmogrov smirnov test*, yang mana jika nilai *sig kolmogrov smirnov test* dalam tiap variabel tidak signifikansi ataupun di atas $\alpha = 0,05$, maka model regresi yang

dipergunakan distribusi secara normal serta apabila di bawah $\alpha = 0,05$ maka model regresi yang dipergunakan distribusi secara tidak normal. Hasil uji normalitas dengan *kolmogrov smirnov test* bisa diketahui dalam gambar 5.2

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	1,08224164
Most Extreme Differences	Absolute	,088
	Positive	,088
	Negative	-,069
Test Statistic		,088
Asymp. Sig. (2-tailed)		,052 ^c

a. Test distribution is Normal.
b. Calculated from data.
c. Lilliefors Significance Correction.

Gambar 5.2 Output One Sample Kolmogrov-Smirnov Test

Dari gambar 5.2 bisa diterangkan yakni nilai uji *kolmogrov smirnov* nilai *test statistic* sejumlah 0,088 dengan jumlah signifikan lebih dari 0,05 yang artinya jumlah signifikan lebih dari 0,05. Sehingga dapat disimpulkan bahwa residual terdistribusi normal.

2. Uji Multikolienaritas

Suatu variabel menunjukkan gejala multikolinearitas terlihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) yang tinggi dalam variabel bebas dari model regresi. Nilai VIF < 10 dan *Tolerance* > 0,10 menunjukkan tidak ada gejala multikolinearitas dalam model regresi.

Tabel 5.3 Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel penelitian	Tolerance	Nilai VIF	Keterangan
Pengetahuan Pengendara (X1)	0,494	2,025	Tidak terjadi multikolinearitas.
Kelengkpan Pengendara (X2)	0,494	2,025	Tidak terjadi multikolinearitas

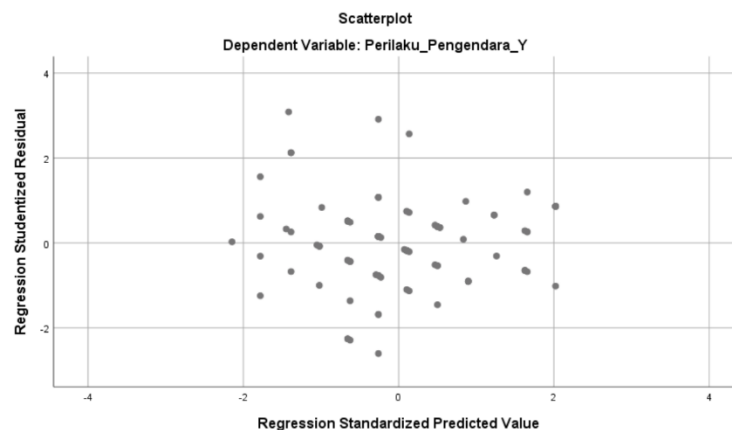
Pada uji multikolinearitas pada tabel 5.3 memperlihatkan yakni, baik variabel bebas dianggap tidak terjadi multikolinearitas sebab baik variabel bebas memiliki nilai $VIF < 10$ serta $Tolerance > 10$.

3. Uji Heteroskedastisitas

Uji heteroskedastisitas memiliki tujuan untuk melakukan uji apakah di dalam model regresi terjadi ketidaksamaan *variance* dari residual satu penelitian ke penelitian yang lainnya, model regresi yang baik ialah yang tidak timbul heteroskedastisitas. Uji dalam penelitian ini mempergunakan analisis grafik dan analisis statistik.

a. Analisis Grafik (*Scatterplot*)

Apabila terdapat pola, seperti titik-titik dengan bentuk yang teratur (melebar, bergelombang, lalu menyempit), maka timbul heteroskedastisitas serta apabila tidak ada pola yang tampak jelas, secara titik – titik tersebar diatas serta dibawah angka 0 dalam sumbu Y, maka tidak timbul heteroskedastisitas. Guna mengetahui ada atau tidak heteroskedastisitas bisa diketahui dalam grafik *scatterplot* berikut.



Gambar 5.3 Grafik *Scatter Plot*

Dari gambar 5.3 memperlihatkan yakni , ada titik – titik yang tidak terlihat bentuk pola yang jelas, dan menyebar diatas maupun dibawah angka 0 dalam sumbu Y, yang berarti tidak timbul

heteroskedastisitas model regresi, hingga bisa dipergunakan guna analisis berikutnya.

b. Analisis Statistik (*Spearman's Rho*)

Guna mendeteksi ada ataupun tidaknya heteroskedastisitas mempergunakan analisis statistik dengan *Spearman's Rho* (Ghozali, 2011).

Tabel 5. 4 Hasil Uji *Spearman's Rho*

		Correlations		
Spearman's Rho		Pengetahuan Pengendara (X1)	Pengetahuan Pengendara (X1)	Kelengkapan Pengendara (X2)
		Pengetahuan Pengendara (X1)	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	1,000 . 100
	Kelengkapan Pengendara (X2)	Correlation Coefficient Sig. (2-tailed) N	,684** ,000 100	1,000 . 100

Pada gambar diatas ialah uji heteroskedastisitas mempergunakan uji *spearman's rho*. Dari tabel diatas bisa dilihat yakni variabel pengetahuan pengendara mempunyai nilai signifikan $1,000 > 0,05$. Variabel kelengkapan pengendara memiliki nilai signifikansi $0,684 > 0,05$. Maka bisa ditarik kesimpulan yakni dari 2 variabel independen tidak memperlihatkan adanya heteroskedastisitas.

4. Autokorelasi

Autokorelasi adalah keterakitan diantara seri observasi yang disusun menurut urutan waktu (*data Time Series*) ataupun sesuai urutan ruang (seperti *data Cross Section*) ataupun keterkaitan dalam diri. Untuk uji autokorelasi menggunakan metode Durbin Watson.

Tabel 5. 5 Hasil Uji Autokorelasi

Model Summary					
No	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,673	,454	,442	1,09334	1,645

Angka Durbin Watson	du tabel (k = 3; n = 100)	4 – du Tabel	dl tabel (k = 3; n = 100)	4- dl tabel
1,645	1,7364	2,2636	1,6131	2,3869

- a. Hasil pengujian autokorelasi diperoleh DW sebesar 1,645, sedangkan dari tabel Durbin Watson untuk $n = 100$ dan $k = 3$ diperoleh $dl = 1,6131$ dan $du = 1,7364$. Dan $4 - du = 4 - 1,7364 = 2,2636$, dan $4 - dl = 2,3869$. Sehingga dari nilai $DW = 1,645$ tersebut berada diantara $dU = 1,7364$ dan $4 - dU = 2,2636$, sehingga dapat disimpulkan bahwa tidak ada terjadinya autokorelasi dalam persamaan regresi tersebut.

5. Nilai R Square

R square merupakan suatu nilai yang memperlihatkan seberapa besar variabel independen mempengaruhi variabel dependen (Hair et al., 2011). Berikut merupakan tabel untuk nilai R Square :

Tabel 5. 6 Nilai R, R Square dan Adjusted R Square

Model Summary				
No	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate
1	,673	,454	,442	1,09334

Nilai R Square atau koefisien determinasi sebesar 0,454 atau 45,4%, namun untuk regresi berganda lebih baik digunakan nilai *Adjusted R Square* yang mana diperoleh sebesar 0,442 (selalu lebih kecil dari nilai R Square) dalam menginterpretasikan besar pengaruh secara simultan. Nilai tersebut (0,442) menunjukkan kekuatan pengaruh variabel independent (X) secara simultan terhadap variabel dependent (Y) termasuk dalam kategori cukup kuat.

Nilai *Adjusted R Square* menunjukkan 0,442 atau 44,2% variabel dari Perilaku berkendara yang aman (Y) dikalangan mahasiswa dapat dijelaskan oleh variabel dari Pengetahuan Pengendara (X1), Kelengkapan Pengendara (X2) sedangkan selebihnya yaitu sebesar 55,8% (100% - 44,2%) dijelaskan oleh variabel lain diluar model penelitian ini.

5.4 Analisis Uji Regresi Linear Berganda

Uji regresi linear berganda dipergunakan untuk menganalisis ada tidaknya pengaruh variabel independen menggunakan helm (X1), membawa SIM (X2) dan membawa STNK (X3), secara parsial terhadap variabel dependen yaitu pengetahuan *safety riding* (Y).

Tabel 5.7 Hasil Uji Regresi Linear Berganda

Model	Unstandardize d B	Coefficient s Std. Error	Standardize d Coefficients Beta	t	Sig
(Constant)	2,833	1,038		2,729	,008
Pengetahuan Pengendara (X1)	,360	,108	,356	3,334	,001
Kelengkapa n	,390	,112	,372	3,481	,001

Model	Unstandardize d B	Coefficient s Std. Error	Standardize d Coefficients Beta	t	Sig
Pengendara (X2)					

Dilihat dari tabel 5.6 diatas, diperoleh hal yang sama dari garis linear berganda yang dilihat dari koefisien standar (*standardized coefficients*) diperoleh :

$$Y = a + b_1X_1 + b_2X_2 + \mu$$

$$Y = 2,833 + 0,360X_1 + 0,390X_2 + \mu$$

Persamaan regresi tersebut dapat dijelaskan yakni :

- Nilai constant sebesar 2,833, artinya tidak timbul perubahan variabel independen (pengetahuan dan kelengkapan pengendara) nilai nya 0, maka variabel perilaku pengendara meningkat sebesar 2,833.
- Nilai koefisien regresi pengetahuan pengendara (X1) sebesar 0,360 berarti bila variabel pengetahuan pengendara (X1) yaitu pengetahuan berlalu lintas, pengetahuan keselamatan berkendara, dan pengetahuan marka dan rabu mengalami kenaikan besar satuan, maka variabel perilaku pengendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,360.
- Nilai koefisien regresi kelengkapan pengendara (X2) sebesar 0,390 berarti bila variabel kelengkapan pengendara (X2) yaitu memiliki surat-surat kendaraan, mempunyai SIM dan memakai helm saat berkendara mengalami kenaikan besar satuan, maka variabel perilaku pengendara (Y) mengalami peningkatan sebesar 0,390.
- Maka miu (μ) adalah variabel lain yang tidak terdeteksi.

Sesuai dengan analisis tersebut, bisa diterangkan terdapat pengaruh keterakitan diantara variabel independen (pengetahuan pengendara dan kelengkapan pengendara) secara individual mempengaruhi variabel dependen (perilaku pengendara).

5.5 Pengujian Hasil Hipotesis

a. Hasil Uji Individual (Uji Statistik t)

Uji “t” adalah pengujian signifikan parsial atau individual yang digunakan untuk menganalisis pengaruh variabel independen (Pengetahuan pengendara, kelengkapan pengendara) secara individual terhadap variabel dependen (perilaku berkendara yang aman).

Langkah-langkah pengujian :

- Menentukan formulasi Ho dan Ha.

Ho : Tidak ada pengaruh yang positif dan signifikan antara independent variabel (Pengetahuan pengendara, kelengkapan pengendara) terhadap dependen variabel (perilaku berkendara yang aman)

Ha : Ada pengaruh yang positif dan signifikan antara independent variabel (Pengetahuan pengendara, kelengkapan pengendara) terhadap dependen variabel (perilaku berkendara yang aman)

- Mencari t tabel:

Jumlah responden

(n) = 100 Jumlah

variabel bebas (k)

= 3

Taraf signifikan $\alpha/2 = 5\%/2 = 0,025$

Degree of freedom (df) = (n – k – 1) = (100 – 3

– 1) = 96 T tabel = 1.984

- Menentukan kriteria pengujian :

Ho diterima apabila t

hitung < tabel Ha diterima

apabila t hitung > tabel

Tabel 5. 8 Uji Statistik

Coefficients

Model	Unstandardize	Coefficient	Standardize	t	Sig
	d B	s Std. Error	d		

Coefficients					
Beta					
(Constant)	2,833	1,038		2,72	,00
				9	8
Pengetahuan Pengendara (X1)	,360	,108	,356	3,33	,00
				4	1
Kelengkapa n Pengendara (X2)	,390	,112	,372	3,48	,00
				1	1

- a. Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada hipotesis 1 yaitu didiuga bahwa pengetahuan pengendara berpengaruh positif dan signifikan terhadap perilaku pengendara. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $3,334 > t_{tabel} 1,984$ dengan nilai signifikan $0,000 < 0,05$. Sehingga pengetahuan pengendara (X1) berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku pengendara (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 1 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$.
- b. Berdasarkan hasil perhitungan SPSS pada Hipotesis 2 yaitu bahwa perlengkapan pengendara berpengaruh dan signifikan terhadap perilaku pengendara. Diperoleh angka t_{hitung} sebesar $3,481 > t_{tabel} 1,984$ dengan nilai signifikan $0,000 < 0,05$. Sehingga perlengkapan pengendara (X2) berpengaruh secara signifikan terhadap perilaku pengendara (Y). H_0 ditolak dan Hipotesis 1 diterima, karena $t_{hitung} > t_{tabel}$.

BAB VI

PENUTUP

6.1 Kesimpulan

Berdasarkan penelitian yang telah dilaksanakan didapatkan kesimpulan yakni :

1. Faktor – faktor yang mempengaruhi perilaku pengendara yang aman yaitu pengetahuan pengendara tentang berlalu lintas, tentang keselamatan berkendara yang aman dan pengetahuan tentang marka dan rambu pada jalan raya, memiliki perlengkapan berkendara yang lengkap kelengkapan surat - surat berkendara (STNK dan BPKB), memiliki SIM (Surat Izin Mengemudi), menggunakan helm saat berkendara.
2. Berdasarkan hasil penelitian variabel pengetahuan pengendara (X1) terhadap perilaku pengendara berpengaruh positif dengan hasil t hitung $>$ t tabel ($3,334 > 1,984$). Sehingga hipotesis diterima, artinya semakin tinggi pengetahuan pengendara tersebut akan meningkatkan perilaku berkendara yang aman terhadap peraturan lalu lintas. Variabel perlengkapan pengendara (X2) terhadap perilaku pengendara berpengaruh positif dengan t hitung $>$ t tabel ($3,481 > 1,984$). Sehingga hipotesis diterima, artinya bahwa semakin tinggi kelengkapan seseorang pengendara yang baik dalam berkendara akan mempengaruhi perilaku berkendara yang aman saat sedang berkendara.

6.2 Saran

Saran yang dapat diberikan dari penelitian ini sebagai berikut :

1. Bagi Mahasiswa
Diharapkan mahasiswa dapat mempraktekan keselamatan aman berkendara (*safety riding*) yang benar serta baik saat perjalanan dekat ataupun jauh untuk menanggulangi terjadinya kecelakaan lalu lintas serta

bisa mengikuti pelatihan mengenai keselamatan aman berkendara (*safety riding*).

2. Bagi Penelit Selanjutnya

Diharapkan dapat menambah informasi untuk sistem keselamatan aman berkendara di jalan raya dan dapat menambahkan data tentang *safety riding*.

DAFTAR PUSTAKA

- Abizar., Alvian, R., Ardimas, S., Dewi, W., & Munaya, F. (2021). Description Of Safety Riding Behavior And Knowledge In Adolescents In The South Tangerang Area. Vol.1.
- Afiansyah, T., & Mindiharto, S. (2023). Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Keselamatan Berkendara Sepeda Motor (Safety Riding) pada Siswa SMA di SMA NU 2 Gresik. *Jurnal Ilmiah Wahana Pendidikan*, 9(12), 539-548.
- Akila, 2017. Pengaruh Insentif dan Pengawasan terhadap Produktivitas Kerja Karyawan pada CV. Vassel Palembang. *Jurnal Ecoment Global*, 2(2), pp. 35-48.
- Atmawati, F., Nurhalisa, N., Mulyani, W. O. S., Adyatama Pimpie, M. R., & Rahman, W. W. (2021). The perilous riding behavior and accident of motorcycles in university students. *Public Health of Indonesia*, 7(3), 117–125.
- BAGUS, H. (2022). Analisis Tingkat Pengetahuan Berlalu lintas, Budaya Masyarakat dan Pemahaman Pengendara Terhadap Kepatuhan Berlalu Lintas Pengendara Sepeda Motor Di Sepanjang Ruas Jalan Majapahit Semarang. Skripsi.
- Boekoesoe, L., Kadir, L. ., Adam, N. ., & Basri K, S. (2023). Faktor Hubungan Kecelakaan Lalu Lintas Kendaraan Bermotor Pada Mahasiswa. *Afiasi : Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 7(3), 338–349.
- Chandra, M. (2023). Socialization of Safety Riding in Reducing Two Wheel Accidents. *Police Studies Review*, 7(3).
- Crussiawanti, Novita. (2015). Hubungan Tingkat Pengetahuan Dengan Safety Riding pada Remaja di SMA Negeri 2 Sukoharjo. Skripsi Sekolah Tinggi Ilmu Kesehatan Kusuma Husada Surakarta.
- Colle, A. B. A., Asfian, P., & Andisiri, W. O. S. N. Z. (2016). *Faktor-Faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Safety Riding Pada Siswa Sma Negeri 1 Wundulako Kabupaten Kolaka Tahun 2016* (Doctoral dissertation, Haluoleo University).
- Dina, L. S., Risva., & Andi A. (2019). Duta Safety Riding : The Actors Of Traffic Accidents Prevention In Samarinda, East Kalimantan, Indonesia.

- Erhaneli & Oki, I., 2015. Prediksi Perkembangan Beban Listrik Sektor Rumah Tangga di Kabupaten Sijunjung Tahun 2013 – 2022 dengan simulasi SPSS. *Jurnal Momentum*, 17(2), pp. 14-25.
- Fadillah, F., Anggraini, R., & Ahlan, M. (2021). Perbedaan Karakteristik dan Pelanggaran Lalu Lintas oleh Pengendara Sepeda Motor pada Jalan Krueng Raya-Banda Aceh dan Jalan Banda Aceh-Meulaboh. *Journal of The Civil Engineering Student*, 3(1), 77.
- Febian Iskandar., Melda Yenni., & Novi Berliana. (2021). Determinant of Safety Riding Behavior of Motorcycle Riders. 2(1).
- Ghozali, I., 2013. Aplikasi Analisis Multivariat dengan Program SPSS . Semarang: Badan Penerbit Universitas Diponegoro.
- Ghozali, Imam. 2011. “Aplikasi Analisis Multivariate dengan program IBM SPSS 19”, Edisi 5 Cetakan V, Badan Penerbit Universitas Diponegoro, Semarang.
- Ghozali, M. Lathoif., M Helmi Umam, FY. Iwanebel, Sulanam AMN. 2019. Fiqih Lalu Lintas (Tuntunan Islam dalam Berkendara Secara Aman).
- Ghozali, Imam. (2018). Aplikasi Analisis Multivariate dengan Program IBM SPSS 25. Badan Penerbit Universitas Diponegoro: Semarang.
- Hadaye, R. S., Rathod, S., & Shastri, S. (2020). A Cross-Sectional Study Of Epidemiological Factors Related To Road Traffic Accidents In A Metropolitan City. *Journal of family medicine and primary care*, 9(1), 168–172.
- Notosiswoyo, M. (2014). Pengetahuan, sikap dan perilaku siswa slta dalam pencegahan kecelakaan sepeda motor di Kota Bekasi. *Indonesian Journal of Health Ecology*, 13(1), 1-9.
- Notoatmodjo, Soekidjo, (2017). Metodologi Penelitian Kesehatan, Jakarta: Rineka Cipta.
- Octavariny, R., Pajaitan, D. H., Parinduri, A. I., & Siregar, W. W. (2021). Faktor-faktor Yang Berhubungan Dengan Perilaku Keselamatan Berkendara (Safety Riding) Pada Pekerja. *JURNAL MUTIARA KESEHATAN MASYARAKAT*, 6(2), 83-88.
- Pramesti, Nala Astari, Widajati, & Noeroel. (2021). The Correlation of Subjective Fatigue, Negligence, Knowledge of Safety Riding and Length of Work on Traffic Accidents of Online Motorcycle Taxis in Sidoarjo. *Indian Journal of Forensic Medicine & Toxicology*. Jul-Sep2021, Vol. 15 Issue 3.

- Rabiman, R., & Handoyono, N. A. (2019). Kesadaran Berlalu Lintas Mahasiswa Pendidikan Teknik Mesin Universitas Sarjanawiyat Tamansiswa Yogyakarta. *Jurnal Pendidikan Vokasi Otomotif*, 1(2), 27-44.
- Raska, A. Q., & Evi, W. (2022). Relationship Analysis Between Characteristics, Safety Riding Knowledge, And Intensity Of Driver Mobility In Students With Traffic Accident Rates (Study Case at Senior High School 1 Blora). Vol. 7, No.2.
- Rida, Z., & Andrew, R. (2020). Safety Riding Behavior Tendency among College Students Related to Driving Attitude, Riding Knowledge, and Emotional Intelligence Level. In Proceedings of the 2021 International Conference on Engineering and Information Technology for Sustainable Industry (ICONETSI '21). Association for Computing Machinery, New York, NY, USA, Article 1, 1–5.
- Salmawati, L., & Puspita, S. (2020). Factors Relating To Safety Riding Behaviors In Students Of Senior High School 5 Palu. *11(2)*, 134-145.
- Siagian, J. L. S., R, A., & Maikel Su, H. (2023). Influencing factors riding safety behavior in students of Vocational High School Negeri 3 Sorong City: Influencing factors riding safety behavior in students of Vocational High School Negeri 3 Sorong City. *Science Midwifery*, 11(1), 135-140.
- Sumantri, A. S. (2018). Studi Ketrampilan Berkendara Terhadap Perilaku Aman Berkendara Pada Taruna Stimart “Amni” Semarang. *Jurnal Sains Dan Teknologi Maritim*, 17(2).
- Sunyoto, D., 2013. Analisis Regresi dan Uji Hipotesis. 1st. Jakarta: PT. Buku Kita.
- Syaputra, E. M., Rahmawati, A., & Nurbaeti, T.S. 2020. Sosialisasi Keselamatan Berkendara (*Safety Riding*) pada siswa TK Mutiara DWP Indramayu. 2 September, 0-4.
- Wahyuningsih, I., & Ramdana, S. (2020). Pengetahuan dan Perilaku Safety Riding Siswa SMA. *Holistik Jurnal Kesehatan*, 14(4), 564-572.
- Wesli, W. (2021). Pengaruh Pengetahuan Berkendara terhadap Perilaku Pengendara Sepeda Motor Menggunakan Stuctural Equation Model (SEM). *Teras Jurnal*, 5(1).
- Wiedy, F. P. (2020). Analisis Antara Pengetahuan Safety Riding dengan Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Sikap Berkendara pada

Mahasiswa Program Studi D4 Keselamatan dan Kesehatan Kerja Sekolah Vokasi Universitas Sebelas Maret.

- Wishnu, U, A., & Nur, N, L. (2021). The Relationship Between Gender, Age, and Knowledge With Safety Riding Behavior at Productive Age in Java Island.
- Wulandari, F. S. (2022). PERILAKU SAFETY RIDING PENGGUNA SEPEDA MOTOR DI KABUPATEN SUMEDANG BERDASARKAN KARAKTERISTIK PENGGUNA. *Jurnal Kelola: Jurnal Ilmu Sosial*, 5(2), 47-55.
- Yudhana, A., & Sari, N. (2018). Analysis Of Safety Riding Behavior Of SMKN 2 Students Reviewed From Knowledge And Attitude. *Indonesian Journal of Nutritional Epidemiology and Reproductive*, 1(3), 177–185.

LAMPIRAN

A-Kuesioner Pertanyaan Tentang Safety Riding

Kuesioner Perilaku Keselamatan Berkendara (*Safety riding*) Pada Mahasiswa di Yogyakarta

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Perkenalkan Saya Putri Meilani R dengan NIM 19522335, mahasiswa Program Studi Teknik Industri Universitas Islam Indonesia.
Terimakasih karena saudara/i sudah meluangkan waktu untuk mengisi survei ini.

Perlu diketahui bahwa pengisian kuesioner ini sama sekali tidak merugikan saudara/i karena murni untuk kepentingan penelitian semata. Data saudara/i terjamin kerahasiannya. Saya menyadari waktu saudara/i sangat terbatas dan berharga, oleh karena itu kesediaan saudara/i untuk mengisi kuesioner ini dengan benar merupakan suatu penghargaan bagi saya dan sangat membantu kelancaran penelitian ini.

Keterangan :	Skor
SS : Sangat Setuju	= 5
S : Setuju	= 4
CS : Cukup Setuju	= 3
TS : Tidak Setuju	= 2
STS : Sangat Tidak Setuju	= 1

Atas Kerjasama dan kesediaan Saudara/i dalam mengisi kuesioner ini. Terimakasih.
Wassalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Yogyakarta, Desember 2023
Putri Meilani R

Nama *

Jawaban Anda _____

Umur *
(Ex : 20)

Jawaban Anda _____

Jenis Kelamin *

Laki - Laki

Perempuan

1. PENGETAHUAN (X1)

X1.1 Pengendara motor di sepanjang ruas jalan kaliurang memiliki wawasan tentang berlalu lintas dengan baik

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

X1.2 Pengendara motor di sepanjang ruas jalan kaliurang sudah memahami tentang perihal keselamatan berkendara sesuai standar berkendara yang baik

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

X1.3 Pengendara motor disepanjang ruas jalan kaliurang sudah dapat memahami wawasan tentang rambu - rambu dan marka jalan

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

2. KELENGKAPAN PENGENDARA (X2)

X2. 1 Pengendara motor telah memiliki kelengkapan surat-surat berkendara sesuai standar syarat berkendara yang baik (STNK dan BPKB)

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

X2. 2. Pengendara sudah mempunyai SIM (Surat Izin Mengemudi) sebagai salah satu syarat dalam berkendara sepeda motor

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

X3. 3. Pengendara sudah memakai helm dengan baik saat berkendara

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

3. PERILAKU PENGENDARA (Y)

Y1. 1 Pengendara motor sudah dapat berkendara dengan baik dengan tidak diperbolehkan mendahului kendaraan lain dari sisi kiri jalan

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

Y2. 2. Pengendara motor sudah memperhatikan keselamatan dengan tidak melaju dengan kecepatan tinggi

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

Y3. 3 Pengendara motor menaati peraturan berlalu lintas dengan cara tidak menerobos lampu lalu lintas

	1	2	3	4	5	
STS	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	SS

B – Foto Pengendara Sepeda Motor



C- Perhitungan Software SPSS

C – 1 Uji Normalitas Residual

One-Sample Kolmogorov-Smirnov Test

		Unstandardized Residual
N		100
Normal Parameters ^{a,b}	Mean	,0000000
	Std. Deviation	1,08224164
Most Extreme Differences	Absolute	,088
	Positive	,088
	Negative	-,069
Test Statistic		,088
Asymp. Sig. (2-tailed)		,052 ^c

a. Test distribution is Normal.

b. Calculated from data.

c. Lilliefors Significance Correction.

C – 2 Uji Multikolinearitas

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	2,833	1,038		2,729	,008		
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,360	,108	,356	3,334	,001	,494	2,025
	Perlengkapan_Pengendara_X2	,390	,112	,372	3,481	,001	,494	2,025

a. Dependent Variable: Perilaku_Pengendara_Y

C – 3 Uji Heteroskedesitas

Nonparametric Correlations

Correlations

			Pengetahuan_Pengendara_X1	Perlengkapan_Pengendara_X2	ABS_RES
Spearman's rho	Pengetahuan_Pengendara_X1	Correlation Coefficient	1,000	,684**	,000
		Sig. (2-tailed)	.	,000	1,000
		N	100	100	100
	Perlengkapan_Pengendara_X2	Correlation Coefficient	,684**	1,000	,142
		Sig. (2-tailed)	,000	.	,157
		N	100	100	100
	ABS_RES	Correlation Coefficient	,000	,142	1,000
		Sig. (2-tailed)	1,000	,157	.
		N	100	100	100

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

C – 4 Uji Autokorelasi

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,673 ^a	,454	,442	1,09334	1,645

a. Predictors: (Constant), Perlengkapan_Pengendara_X2, Pengetahuan_Pengendara_X1

b. Dependent Variable: Perilaku_Pengendara_Y

C – 5 Uji Regresi Linear Berganda**Correlations**

		Perilaku_Pengendara_Y	Pengetahuan_Pengendara_X1	Perlengkapan_Pengendara_X2
Pearson Correlation	Perilaku_Pengendara_Y	1,000	,621	,625
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,621	1,000	,711
	Perlengkapan_Pengendara_X2	,625	,711	1,000
Sig. (1-tailed)	Perilaku_Pengendara_Y	.	,000	,000
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,000	.	,000
	Perlengkapan_Pengendara_X2	,000	,000	.
N	Perilaku_Pengendara_Y	100	100	100
	Pengetahuan_Pengendara_X1	100	100	100
	Perlengkapan_Pengendara_X2	100	100	100

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.
		B	Std. Error	Beta		
1	(Constant)	2,833	1,038		2,729	,008
	Pengetahuan_Pengendara_X1	,360	,108	,356	3,334	,001
	Perlengkapan_Pengendara_X2	,390	,112	,372	3,481	,001

a. Dependent Variable: Perilaku_Pengendara_Y

