

BAB IV

PELAKSANAAN DAN HASIL PENELITIAN

A. Orientasi Kancan dan Persiapan Penelitian

1. Orientasi Kancan

Penelitian ini dilakukan di dua fakultas yang ada di Universitas Islam Indonesia. Kedua fakultas tersebut antara lain Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, dan Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam, yang terletak di Jalan Kaliurang km 14,5 Besi, Sleman, Yogyakarta. Subyek penelitian ini adalah mahasiswa dan mahasiswi Universitas Islam Indonesia dengan rentang usia dari 17-25 tahun dan dapat mengendarai sepeda motor untuk pergi ke kampus. Berdasarkan hasil survey awal yang dilakukan peneliti, rata-rata sebagian besar mahasiswa yang ada di Universitas Islam Indonesia menggunakan sarana sepeda motor untuk pergi ke kampus.

2. Persiapan Penelitian

a. Persiapan Administrasi

Persiapan administrasi diawali dengan mengajukan surat permohonan ijin penelitian untuk skripsi yang dikeluarkan oleh pihak Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya Universitas Islam Indonesia. Surat permohonan ijin penelitian skripsi tersebut dikeluarkan dengan nomor surat 706/Dek/70/Div.Um.RT/IX/2015 tertanggal 1 September 2015.

Surat permohonan ijin tersebut kemudian diajukan kepada masing-masing Dekan dari kedua fakultas yang ada di Universitas Islam Indonesia yaitu Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, dan Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam untuk disetujui sebelum dilakukan pengambilan data penelitian di instansi tersebut.

b. Persiapan Alat Ukur

Persiapan alat ukur adalah penyusunan alat ukur yang digunakan untuk pengambilan data penelitian. Alat ukur yang digunakan pada penelitian ini berupa *self report* berbentuk kuesioner. Sebelum melakukan pengambilan data, peneliti menyusun kisi-kisi untuk alat ukur yang akan dijadikan skala dalam penelitian. Setelah kisi-kisi tersebut sesuai dengan permasalahan yang ada, selanjutnya peneliti menyusun skala penelitian yang berbentuk pernyataan. Selanjutnya, peneliti melakukan uji bahasa dan kejelasan alat ukur tersebut kepada 2 orang responden. Selama uji bahasa dan kejelasan alat ukur, peneliti menemukan adanya kerancuan bahasa yang peneliti gunakan, sehingga peneliti menggantinya dengan bahasa yang lebih tepat.

Setelah tahap uji bahasa dan kejelasan alat ukur selesai, tahap selanjutnya adalah melakukan uji coba (*try out*) terhadap alat ukur yang telah dibuat. Tujuan dari uji coba (*try out*) adalah untuk menguji apakah alat ukur yang telah peneliti buat sudah memenuhi syarat statistik alat ukur yang baik, yaitu memenuhi validitas dan reliabilitas yang telah ditentukan sebelumnya. Pengambilan uji coba dilakukan pada tanggal 27, 28, 29 Juli

2015 dan dilakukan pada mahasiswa yang dalam kehidupan sehari-harinya menggunakan sarana sepeda motor.

Angket atau kuesioner yang disebarakan dalam penelitian ini sebanyak 170 angket, namun dari keseluruhan data yang diperoleh hanya 164 angket yang terisi secara lengkap, dan terdapat 6 angket sisanya yang tidak dapat diolah, sehingga data yang sah dan dapat dipakai sejumlah 164 angket.

c. Hasil Uji Coba Alat Ukur

Alat ukur skala gaya mengemudi seseorang merupakan pengembangan dari skala *MDSI-Spanish version* (MDSI-S). Jumlah keseluruhan item pada skala ini adalah 34 item yang terdiri atas 6 aspek, yaitu aspek *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*.

Uji validitas skala didasarkan pada kriteria bahwa item dinyatakan sah jika memiliki korelasi item lebih besar dari korelasi tabel (r hitung $>$ r tabel). Pada penelitian ini menggunakan 50 sampel sebagai data uji instrumen, sehingga dengan taraf 5% diperoleh nilai r tabel = 0,279. Berdasarkan hasil uji coba yang telah dilakukan, didapatkan hasil sebagai berikut.

1) Skala Gaya Mengemudi aspek *Dissociative Style*

Hasil uji validitas yang dilakukan pada skala *dissociative style* menunjukkan bahwa dari 8 item yang diujicobakan diperoleh 6 item yang valid. Pada uji validitas tersebut, terdapat 2 item yang gugur, yaitu

item nomor 2 dan 4. Koefisien korelasi item bergerak antara 0,410 - 0,627. Uji reliabilitas menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha* dengan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,717.

2) Skala Gaya Mengemudi aspek *Anxious Style*

Skala *anxious style* menunjukkan bahwa dari 7 item yang diujicobakan diperoleh 6 aitem yang valid. Pada uji validitas tersebut, terdapat 1 item yang gugur, yaitu item nomor 13 karena memiliki nilai r hitung dibawah r tabel (0,279). Koefisien korelasi item bergerak antara 0,412 - 0,625. Uji reliabilitas menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha* dengan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,716.

3) Skala Gaya Mengemudi aspek *Risky Style*

Pengukuran pada skala *risky style* didapatkan hasil bahwa dari 5 item yang diujicobakan, seluruhnya telah valid. Pada uji validitas tersebut, tidak terdapat item yang gugur. Koefisien korelasi item bergerak antara 0,557 - 0,751. Uji reliabilitas menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha* dengan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,859.

4) Skala Gaya Mengemudi aspek *Angry Style*

Hasil uji validitas yang dilakukan pada skala *angry style* menunjukkan bahwa dari 5 item yang diujicobakan, seluruhnya telah valid dan tidak terdapat item yang gugur. Koefisien korelasi item bergerak antara 0,634 - 0,745. Uji reliabilitas menggunakan teknik

korelasi *Cronbach's Alpha* dengan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,865.

5) Skala Gaya Mengemudi aspek *Distress Reduction Style*

Skala *distress style* menunjukkan bahwa dari 4 item yang diujicobakan diperoleh 3 aitem yang valid. Pada uji validitas tersebut, terdapat 1 item yang gugur, yaitu item nomor 27 karena memiliki nilai r hitung dibawah r tabel (0,279). Koefisien korelasi item bergerak antara 0,526 - 0,573. Uji reliabilitas menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha* dengan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,626.

6) Skala Gaya Mengemudi aspek *Careful Style*

Hasil uji validitas yang dilakukan pada skala *careful style* menunjukkan seluruh item telah valid dan tidak terdapat item yang gugur. Koefisien korelasi item bergerak antara 0,450 - 0,644. Uji reliabilitas menggunakan teknik korelasi *Cronbach's Alpha* dengan koefisien reliabilitasnya sebesar 0,762.

B. Laporan Pelaksanaan Penelitian

Pengambilan data penelitian dilaksanakan pada tanggal 8 – 11 September, dengan melibatkan 164 responden secara keseluruhan. Pengambilan data penelitian dilakukan di Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, dan Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam. Responden penelitian yang terlibat dalam pengambilan data ini merupakan mahasiswa aktif berjenis kelamin laki-laki dan perempuan yang menggunakan kendaraan sepeda motor.

Pengambilan data dilakukan secara individual dengan menemui mahasiswa yang sedang duduk-duduk di sekitaran ruangan yang ada di kedua gedung fakultas tersebut. Hal ini disebabkan oleh karena kebijakan dari tiap fakultas untuk tidak mengganggu kegiatan belajar mengajar atau perkuliahan di kelas. Setiap responden diberikan kuesioner yang berisi pernyataan mengenai gaya mengemudi dengan aspek *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*. Kuesioner ini dilengkapi dengan petunjuk pengisian untuk mempermudah responden dalam mengisi skala yang terdapat di dalam kuesioner tersebut.

C. Hasil Penelitian

1. Deskripsi Responden Penelitian

Responden dari penelitian ini adalah mahasiswa aktif di seluruh fakultas yang ada di Universitas Islam Indonesia. Berdasarkan total keseluruhan responden penelitian ini berjumlah 164 responden. Berikut adalah gambaran umum dari responden penelitian :

Tabel 4.1
Deskripsi Responden Penelitian Berdasarkan Jenis Kelamin

No	Jenis Kelamin	Jumlah	Persentase (%)
1.	Laki-laki	93	56,7
2.	Perempuan	71	43,3
Jumlah		164	100

Berdasarkan data yang tercantum dalam Tabel 4.1 di atas, terlihat bahwa sebagian besar responden dalam penelitian ini adalah laki-laki (56,7%), dan sisanya adalah perempuan (43,3%).

Tabel 4.2
Deskripsi Responden Penelitian Berdasarkan Umur

No	Umur	Jumlah	Persentase (%)
1.	18 tahun	23	14,0
2.	19 tahun	41	25,0
3.	20 tahun	60	36,6
4.	21 tahun	28	17,1
5.	22 tahun	10	6,1
6.	23 tahun	2	1,2
Jumlah		164	100

Data dalam Tabel 4.2 menunjukkan bahwa mayoritas responden berumur 20 tahun (36,6%) dan paling sedikit adalah responden yang berumur 23 tahun (1,2%).

2. Deskripsi Data Penelitian

Deskripsi data penelitian bertujuan untuk mengetahui seberapa sering kejadian kecelakaan lalu lintas dan tinggi rendahnya gaya mengemudi pada mahasiswa yang menjadi responden penelitian.

a. Kecelakaan Lalu Lintas

Tabel 4.3
Deskripsi Jenis Kecelakaan yang Pernah Dialami Responden

No	Jenis Kecelakaan	Jumlah	Persentase (%)
1.	Belum Pernah	37	22,6
2.	Kecelakaan Pasif (Penumpang)	60	36,6
3.	Kecelakaan Aktif (Pengendara)	67	40,9
Jumlah		164	100

Berdasarkan data yang tercantum dalam Tabel 4.3 tersebut, diketahui sebagian besar responden pernah mengalami kecelakaan, bahkan cenderung dengan jenis kecelakaan yang aktif (40,9%).

Tabel 4.4

Deskripsi Kejadian Kecelakaan yang Pernah Dialami Responden

No	Kejadian	Jumlah	Persentase (%)
1.	Belum Pernah	37	22,6
2.	1 kali	31	18,9
3.	2 kali	42	25,6
4.	3 kali	38	23,2
5.	4 kali	13	7,9
6.	5 kali	3	1,8
Jumlah		164	100

Terlihat bahwa dari responden yang pernah mengalami kecelakaan dengan kejadian kecelakaan berkisar antara 1 hingga 5 kali kejadian. Dari data yang tercantum dalam Tabel 4.4 tersebut, sebagian besar responden dengan kejadian sebanyak 2 kali kejadian (25,6%), dan paling sedikit adalah dengan kejadian 5 kali (1,8%).

b. Gaya Mengemudi

Gaya mengemudi merupakan cara individu atau seseorang dalam berkendara, termasuk kecepatan mengemudinya, kepatuhan terhadap peraturan, dan tingkat perhatian di jalan yang diukur melalui aspek *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*. Semakin tinggi skor yang diperoleh subjek maka semakin tinggi tingkat gaya mengemudi yang dimilikinya.

Tabel 4.5
Deskripsi Data Gaya Mengemudi

Aspek	Hipotetik				Empirik			
	X min	X max	Mean	SD	X min	X max	Mean	SD
Risky Style	5,00	25,00	15,00	3,33	7,00	21,00	15,04	3,02
Dissociative Style	6,00	30,00	18,00	4,00	11,00	27,00	19,16	4,08
Angry Style	5,00	25,00	15,00	3,33	6,00	22,00	14,64	3,67
Careful Style	5,00	25,00	15,00	3,33	6,00	23,00	14,99	3,59
Anxious Style	6,00	30,00	18,00	4,00	7,00	28,00	17,91	4,31
Distress Reduction Style	3,00	15,00	9,00	2,00	4,00	14,00	9,30	2,56

Selanjutnya dari skor skala pada Tabel 4.5 di atas, hasil penelitian ini dikategorisasikan ke dalam lima kategori yaitu sangat tinggi, tinggi, sedang, rendah, dan sangat rendah. Jenjang kategori ini bertujuan untuk menempatkan individu ke dalam kelompok-kelompok yang terpisah menurut kontinum berdasarkan atribut yang diukur (Azwar, 2008). Kriteria yang dibuat didasarkan pada rumus norma berikut ini:

Tabel 4.6
Kriteria Kategorisasi Skala

Kategori	Rumus Norma
Sangat Tinggi	$X > \mu + 1.8 \sigma$
Tinggi	$\mu + 1.8 \sigma \geq X > \mu + 0.6 \sigma$
Sedang	$\mu + 0.6 \sigma \geq X > \mu - 0.6 \sigma$
Rendah	$\mu - 0.6 \sigma \geq X > \mu - 1.8 \sigma$
Sangat Rendah	$\mu - 1.8 \sigma \geq X$

Keterangan:

- X = Skor Total
- μ = Mean Empirik
- σ = Standar Deviasi Empirik (SD)

Berdasarkan norma kategorisasi yang telah disebutkan sebelumnya, maka responden dapat dikelompokkan ke dalam lima kategori pada masing-masing variabel. Kategorisasi responden penelitian ini adalah sebagai berikut :

Tabel 4.7
Kategorisasi Aspek Risky Style

Kategori	Skor	Jumlah	Persentase
Sangat Tinggi	$X > 20,48$	5	3,0
Tinggi	$20,48 \geq X > 16,85$	46	28,0
Sedang	$16,85 \geq X > 13,23$	61	37,2
Rendah	$13,23 \geq X > 9,61$	48	29,3
Sangat Rendah	$9,61 \geq X$	4	2,4
Jumlah		164	100

Berdasarkan data yang tercantum dalam Tabel 4.7, terlihat bahwa sebanyak 5 orang (3%) dengan kategorisasi sangat tinggi, 46 orang (28%) kategori tinggi, 61 orang (37,2%) kategori sedang, 48 orang (29,3%) kategori rendah, dan sebanyak 4 orang (2,4%) dengan kategori sangat rendah. Dari hasil kategorisasi tersebut, mengindikasikan bahwa *risky style* pada mahasiswa yang menggunakan kendaraan sepeda motor yang ada di Universitas Islam Indonesia berada pada tingkat sedang.

Tabel 4.8
Kategorisasi Aspek Dissociative Style

Kategori	Skor	Jumlah	Persentase
Sangat Tinggi	$X > 26,45$	4	2,4
Tinggi	$26,45 \geq X > 21,58$	46	28,0
Sedang	$21,58 \geq X > 16,71$	63	38,4
Rendah	$16,71 \geq X > 8,04$	46	28,0
Sangat Rendah	$8,04 \geq X$	5	3,0
Jumlah		164	100

Pada kategorisasi aspek *dissociative style*, sebanyak 4 orang (2,4%) dengan kategorisasi sangat tinggi, 46 orang (28%) kategori tinggi, 63 orang (38,4%) kategori sedang, 46 orang (28%) kategori rendah, dan sebanyak 5 orang (3%) dengan kategori sangat rendah. Hal ini

menunjukkan bahwa *dissociative style* pada mahasiswa berada pada tingkat sedang.

Tabel 4.9
Kategorisasi Aspek Angry Style

Kategori	Skor	Jumlah	Persentase
Sangat Tinggi	$X > 21,24$	1	0,6
Tinggi	$21,24 \geq X > 16,84$	53	32,3
Sedang	$16,84 \geq X > 12,44$	64	39,0
Rendah	$12,44 \geq X > 8,04$	38	23,2
Sangat Rendah	$8,04 \geq X$	8	4,9
Jumlah		164	100

Berdasarkan Tabel 4.9, dapat diketahui sebanyak 1 orang (0,6%) dengan kategorisasi *angry style* sangat tinggi, 53 orang (32,3%) kategori tinggi, 64 orang (39%) kategori sedang, 38 orang (23,2%) kategori rendah, dan sebanyak 8 orang (4,9%) dengan kategori sangat rendah. Kondisi tersebut menunjukkan *angry style* pada mahasiswa yang menggunakan kendaraan sepeda motor berada pada tingkat sedang.

Tabel 4.10
Kategorisasi Aspek Careful Style

Kategori	Skor	Jumlah	Persentase
Sangat Tinggi	$X > 21,45$	7	4,3
Tinggi	$21,45 \geq X > 20,50$	30	18,3
Sedang	$20,50 \geq X > 15,32$	85	51,8
Rendah	$15,32 \geq X > 10,14$	37	22,6
Sangat Rendah	$10,14 \geq X$	5	3,0
Jumlah		164	100

Careful style sebagaimana data yang tercantum dalam Tabel 4.10, terlihat bahwa sebanyak 7 orang (4,3%) dengan kategorisasi sangat tinggi, 30 orang (18,3%) kategori tinggi, 85 orang (51,8%) kategori sedang, 37 orang (22,6%) kategori rendah, dan sebanyak 5 orang (3%) dengan

kategori sangat rendah. Dari hasil kategorisasi tersebut, mengindikasikan bahwa *careful style* pada mahasiswa berada pada tingkat sedang.

Tabel 4.11
Kategorisasi Aspek Anxious Style

Kategori	Skor	Jumlah	Persentase
Sangat Tinggi	$X > 25,67$	6	3,7
Tinggi	$25,67 \geq X > 20,50$	37	22,6
Sedang	$20,50 \geq X > 15,32$	72	43,9
Rendah	$15,32 \geq X > 10,14$	41	25,0
Sangat Rendah	$10,14 \geq X$	8	4,9
Jumlah		164	100

Pada kategorisasi aspek *anxious style*, sebanyak 6 orang (3,7%) dengan kategorisasi sangat tinggi, 37 orang (22,6%) kategori tinggi, 72 orang (43,9%) kategori sedang, 41 orang (25%) kategori rendah, dan sebanyak 8 orang (4,9%) dengan kategori sangat rendah. Hasil tersebut mengindikasikan adanya kecenderungan *anxious style* pada mahasiswa yang berada pada tingkat sedang.

Tabel 4.12
Kategorisasi Aspek Distress Reduction Style

Kategori	Skor	Jumlah	Persentase
Sangat Tinggi	$X > 13,91$	10	6,1
Tinggi	$13,91 \geq X > 10,84$	44	26,8
Sedang	$10,84 \geq X > 7,76$	68	41,5
Rendah	$7,76 \geq X > 4,69$	40	24,4
Sangat Rendah	$4,69 \geq X$	2	1,2
Jumlah		164	100

Berdasarkan data yang tercantum dalam Tabel 4.12, terlihat bahwa sebanyak 10 orang (6,1%) dengan kategorisasi sangat tinggi, 44 orang (26,8%) kategori tinggi, 68 orang (41,5%) kategori sedang, 40 orang (24,4%) kategori rendah, dan sebanyak 2 orang (1,2%) dengan kategori

sangat rendah. Hal ini menunjukkan bahwa *distress reduction style* pada mahasiswa yang menggunakan kendaraan sepeda motor yang ada di Universitas Islam Indonesia berada pada tingkat sedang.

3. Uji Asumsi

a. Uji Normalitas

Uji normalitas digunakan untuk membuktikan suatu data berdistribusi normal atau tidak, dengan mengukur rasio skewness dan kurtosis (Santoso, 2010).

Tabel 4.13

Hasil Uji Normalitas

Skewness			Kurtosis		
Nilai	Std. Error	Rasio Skewness	Nilai	Std. Error	Rasio Kurtosis
0,265	0,190	1,395	-0,673	0,377	-1,785

Sumber: Lampiran 6

Terlihat bahwa nilai rasio skewness dan rasio kurtosis berada diantara -2 hingga +2, maka distribusi data adalah normal.

b. Uji Multikolinearitas

Untuk mengetahui ada tidaknya multikolinieritas dapat dilihat dari nilai VIF (*Variance Inflation Factor*) yang terdapat pada masing-masing variabel. Adanya gejala multikolinieritas dapat dilihat dari nilai VIF lebih besar dari pada nilai 10.

Tabel 4.14
Hasil Uji Multikolinearitas

Variabel	Tolerance	VIF	Keterangan
X ₁	0,594	1,684	Tidak ada multikolinearitas
X ₂	0,715	1,398	Tidak ada multikolinearitas
X ₃	0,782	1,278	Tidak ada multikolinearitas
X ₄	0,589	1,699	Tidak ada multikolinearitas
X ₅	0,707	1,414	Tidak ada multikolinearitas
X ₆	0,766	1,306	Tidak ada multikolinearitas

Sumber: Lampiran 7

Data yang ada dalam Tabel 4.14 menunjukkan bahwa nilai VIF dari masing-masing variabel kurang dari nilai 10. Dengan demikian pada model regresi yang digunakan tidak terjadi multikolinieritas.

c. Uji Heteroskedastisitas

Asumsi yang ketiga dari model regresi yang baik adalah tidak memenuhi heteroskedastisitas. Kriteria yang digunakan adalah nilai probabilitas yang harus lebih besar dari 0,05 yang berarti tidak terdapat heteroskedastisitas pada model regresi.

Tabel 4.15
Hasil Uji Heteroskedastisitas

Variabel	t hitung	P value	Keterangan
X ₁	1,684	0,094	Tidak terjadi heteroskedastisitas
X ₂	-0,042	0,966	Tidak terjadi heteroskedastisitas
X ₃	0,901	0,369	Tidak terjadi heteroskedastisitas
X ₄	0,392	0,696	Tidak terjadi heteroskedastisitas
X ₅	0,586	0,559	Tidak terjadi heteroskedastisitas
X ₆	0,598	0,550	Tidak terjadi heteroskedastisitas

Sumber: Lampiran 8

Berdasarkan Tabel 4.15 tersebut terlihat nilai probabilitas di atas 0,05 ($p > 0,05$) sehingga dapat disimpulkan bahwa model regresi dalam penelitian ini tidak terdapat heteroskedastisitas.

4. Uji Hipotesis

Pengujian hipotesis menggunakan model regresi linear berganda, dimana model ini digunakan karena data variabel dalam penelitian ini terdiri dari dua kriteria, yaitu variabel independen dan variabel dependen untuk mengukur pengaruh gaya mengemudi dengan aspek *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*.

Tabel 4.16
Hasil Pengujian Regresi Linear Berganda

Variabel	Koefisien Regresi	Standar Error	t hitung	p value
<i>Risky Style</i> (X ₁)	0,560	0,150	3,726	0,000
<i>Dissociative Style</i> (X ₂)	0,251	0,121	2,074	0,040
<i>Angry Style</i> (X ₃)	0,404	0,107	3,771	0,000
<i>Careful Style</i> (X ₄)	-0,386	0,126	-3,057	0,003
<i>Anxious Style</i> (X ₅)	0,307	0,115	2,670	0,008
<i>Distress Reduction Style</i> (X ₆)	0,337	0,093	3,626	0,000
Konstanta	= -2,671	F	=	35,153
R	= 0,757	P value	=	0,000
R Square	= 0,573			
Adj. R Square	= 0,557			

Sumber: Lampiran 9

Berdasarkan hasil pengujian regresi linear berganda secara matematis dapat ditulis ke dalam persamaan sebagai berikut :

$$Y = -2,671 + 0,560X_1 + 0,251X_2 + 0,404X_3 - 0,386X_4 + 0,307X_5 + 0,337X_6$$

Adapun arti dari koefisien regresi tersebut adalah sebagai berikut :

Nilai konstanta (a) sebesar -2,671 artinya apabila gaya mengemudi tidak ada perubahan maka ada kecenderungan penurunan dari kecelakaan lalu lintas pada mahasiswa.

Koefisien regresi (b_1) sebesar 0,560, artinya apabila ada peningkatan *risky style* maka kecelakaan lalu lintas akan meningkat.

Koefisien regresi (b_2) sebesar 0,251, artinya apabila ada peningkatan *dissociative style* maka kecelakaan lalu lintas akan meningkat.

Koefisien regresi (b_3) sebesar 0,404, artinya apabila ada peningkatan *angry style* maka kecelakaan lalu lintas akan meningkat.

Koefisien regresi (b_4) sebesar -0,386, artinya apabila ada peningkatan *careful style* maka kecelakaan lalu lintas akan berkurang.

Koefisien regresi (b_5) sebesar 0,307, artinya apabila ada peningkatan *anxious style* maka kecelakaan lalu lintas akan meningkat.

Koefisien regresi (b_6) sebesar 0,337, artinya apabila ada peningkatan *distress reduction style* maka kecelakaan lalu lintas akan meningkat.

a. Koefisien Determinasi

Koefisien determinasi (*Adjusted R Square*) digunakan sebagai alat analisis untuk menunjukkan besarnya kontribusi dari variabel independen (*risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*) terhadap variabel dependen (kecelakaan lalu lintas). Berdasarkan hasil pengujian tersebut diperoleh nilai koefisien determinasi (*Adjusted R Square*) sebesar 0,557 yang menunjukkan kontribusi pengaruh gaya mengemudi (*risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*) terhadap kecelakaan lalu lintas adalah sebesar 55,7%.

b. Uji Bersama-sama (Uji F)

Untuk membuktikan apakah secara bersama-sama variabel independen yakni *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas maka digunakan uji F. Hasil analisis menunjukkan nilai F hitung sebesar 35,153 dan *p value* sebesar 0,000 ($p < 0,05$). Dengan demikian secara bersama-sama variabel independen (*risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*) berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (kecelakaan lalu lintas).

c. Uji Individual (Uji t)

Pengujian ini dimaksudkan untuk mengetahui seberapa jauh keberartian (pengaruh) masing-masing koefisien regresi secara individual variabel-variabel bebas (*risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*) terhadap variabel terikat yaitu kecelakaan lalu lintas.

1) Pengaruh *Risky Style* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai t hitung sebesar 3,726 dengan *p value* sebesar 0,000 ($p < 0,05$), sehingga keputusannya menerima hipotesis. Berarti faktor *risky style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas.

2) Pengaruh *Dissociative Style* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai t hitung sebesar 2,074 dengan *p value* sebesar 0,040 ($p < 0,05$), sehingga keputusannya

menerima hipotesis. Berarti faktor *dissociative style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas.

3) Pengaruh *Angry Style* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai t hitung sebesar 3,771 dengan *p value* sebesar 0,000 ($p < 0,05$), sehingga keputusannya menerima hipotesis. Berarti faktor *angry style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas.

4) Pengaruh *Careful Style* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai t hitung sebesar -3,057 dengan *p value* sebesar 0,003 ($p < 0,05$), sehingga keputusannya menerima hipotesis. Berarti faktor *careful style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas.

5) Pengaruh *Anxious Style* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai t hitung sebesar 2,670 dengan *p value* sebesar 0,008 ($p < 0,05$), sehingga keputusannya menerima hipotesis. Berarti faktor *anxious style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas.

6) Pengaruh *Distrees Reduction Style* Terhadap Kecelakaan Lalu Lintas

Berdasarkan hasil pengujian diperoleh nilai t hitung sebesar 3,626 dengan *p value* sebesar 0,000 ($p < 0,05$), sehingga keputusannya menerima hipotesis. Berarti faktor *distress reduction style* berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas.

5. Analisis Tambahan

a. Analisis Tambahan Regresi Jenis Kecelakaan Aktif

Tabel 4.17

Hasil Analisis Tambahan Regresi Jenis Kecelakaan Aktif

Variabel	Koefisien Regresi	Standar Error	t hitung	p value
<i>Risky Style (X₁)</i>	0,472	0,196	2,411	0,019
<i>Discossiative Style (X₂)</i>	0,207	0,166	1,246	0,218
<i>Angry Style (X₃)</i>	0,383	0,138	2,779	0,007
<i>Careful Style (X₄)</i>	-0,015	0,183	-0,080	0,937
<i>Anxious Style (X₅)</i>	0,115	0,162	0,715	0,478
<i>Distress Reduction Style (X₆)</i>	0,090	0,119	0,754	0,454
Konstanta	= -1,286	F	=	4,583
R	= 0,561	P value	=	0,001
R Square	= 0,314			
Adj. R Square	= 0,246			

Sumber: Lampiran 10

1) Koefisien Determinasi

Berdasarkan hasil pengujian tersebut diperoleh nilai koefisien determinasi (*Adjusted R Square*) sebesar 0,246 yang menunjukkan kontribusi pengaruh gaya mengemudi (*risky style, dissociative style, angry style, careful style, anxious style, dan distress reduction style*) terhadap kecelakaan lalu lintas adalah sebesar 24,6%.

2) Uji Bersama-sama (Uji F)

Hasil analisis menunjukkan nilai F hitung sebesar 4,583 dan *p value* sebesar 0,001 ($p < 0,05$). Dengan demikian secara bersama-sama variabel independen (*risky style, dissociative style, angry style, careful style, anxious style, dan distress reduction style*) berpengaruh signifikan terhadap variabel dependen (kecelakaan lalu lintas).

3) Uji t

Berdasarkan hasil pengujian tersebut terdapat dua variabel yang berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas, yaitu variabel *risky style* dengan nilai t hitung sebesar 2,411 dengan *p value* sebesar 0,019 ($p < 0,05$) dan variabel *angry style* dengan nilai t hitung sebesar 2,779 dengan nilai *p value* sebesar 0,007 ($p < 0,05$). Kemudian empat variabel yang lain yaitu variabel *dissociative style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style* tidak berpengaruh signifikan terhadap kecelakaan lalu lintas karena nilai $p > 0,05$.

b. Analisis Tambahan *Crosstabs*

Analisis tambahan menggunakan analisis *crosstabs* (tabulasi silang) yang bertujuan untuk mengetahui frekuensi kecelakaan pada pengendara aktif maupun pasif (Santoso, 2010).

Tabel 4.18

Hasil Analisis Tambahan Crosstabs

Jenis Kecelakaan	Kejadian Kecelakaan						Total
	Belum pernah	1 kali	2 kali	3 kali	4 kali	5 kali	
Belum Pernah	37 22,6%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	0 0%	37 22,6%
Pasif (Sebagai Penumpang)	0 0%	31 18,9%	12 7,3%	16 9,8%	1 0,6%	0 0%	60 36,6%
Aktif (Sebagai Pengendara)	0 0%	0 0%	30 18,3%	22 13,4%	12 7,3%	3 1,8%	67 40,9%
Total	37 22,6%	31 18,9%	42 25,6%	38 23,2%	13 7,9%	3 1,8%	164 100%

Sumber: Lampiran 10

Berdasarkan Tabel 4.18 diketahui bahwa dari 60 orang dengan jenis kecelakaan pasif, sebanyak 31 orang mengalami 1 kali kecelakaan, 12 orang mengalami 2 kali kecelakaan, 16 orang mengalami 3 kali kecelakaan dan 1 orang mengalami 4 kali kecelakaan. Pada kelompok pengendara dengan jenis kecelakaan aktif, dari 67 orang sebanyak 30 orang mengalami 2 kali kecelakaan, 22 orang mengalami 3 kali kecelakaan, 12 orang mengalami 4 kali kecelakaan, dan 3 orang mengalami 5 kali kecelakaan.

D. Pembahasan

Penelitian ini dilakukan secara kuantitatif. Pengumpulan data yang digunakan adalah menggunakan metode kuesioner, yaitu dengan menyebarkan skala yang berisi pernyataan-pernyataan untuk diisi oleh responden penelitian. Responden penelitian dipilih dengan menggunakan teknik *purposive sampling*, yaitu pemilihan responden berdasarkan ciri-ciri tertentu sesuai dengan tujuan penelitian (Azwar, 2008). Pengambilan data penelitian dilakukan di Fakultas Psikologi dan Ilmu Sosial Budaya, dan Fakultas Matematika dan Ilmu Pengetahuan Alam. Responden penelitian yang terlibat dalam pengambilan data ini merupakan mahasiswa aktif berjenis kelamin laki-laki dan perempuan yang menggunakan kendaraan sepeda motor.

Pengambilan data dilakukan secara individual dengan menemui mahasiswa yang sedang duduk-duduk di sekitaran ruangan yang ada di kedua gedung fakultas tersebut. Hal ini disebabkan oleh karena kebijakan dari tiap

fakultas untuk tidak mengganggu kegiatan belajar mengajar atau perkuliahan di kelas. Setiap responden diberikan kuesioner yang berisi pernyataan mengenai gaya mengemudi dengan aspek *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*. Kuesioner ini dilengkapi dengan petunjuk pengisian untuk mempermudah responden dalam mengisi skala yang terdapat di dalam kuesioner tersebut.

Hasil penelitian secara deskriptif menunjukkan, gaya mengemudi pada mahasiswa di Universitas Islam Indonesia dengan aspek *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*, secara keseluruhan cenderung berada pada kisaran sedang. Pada aspek *risky style* sebagian besar responden berada pada kategori sedang (37,2%), dimana aspek ini berkaitan dengan responden yang menikmati sensasi saat mengemudi secara ugal-ugalan, menikmati sensasi mengemudi pada kecepatan tinggi, suka mengambil resiko ketika mengemudi, menyukai sensasi yang mendekati dengan kematian, serta memperbaiki rambut atau *make-up* ketika mengemudi.

Pada kategori aspek *dissociative style*, sebagian responden berada pada kategori sedang (38,4%). Aspek ini sehubungan dengan salah memperkirakan kecepatan kendaraan lain dari arah lawan ketika mendahului, lupa mematikan lampu jarak jauh, sehingga membuat silau pengemudi lain, perencanaan rute perjalanan yang buruk, sehingga terjebak kemacetan yang seharusnya dapat dihindari, lupa memasukkan gigi persneling saat hendak melaju ketika lampu lalu lintas berwarna hijau, dan pengemudi yang sesaat hilang konsentrasi, sehingga

tidak melihat adanya pejalan kaki yang sedang menyeberang di zebra *cross*, serta melamun saat mengemudi.

Penilaian kategori aspek *angry style*, berkaitan dengan mengumpat (misuh) pada pengemudi lain, menghidupkan klakson atau lampu tembak pada kendaraan yang berada di depan sebagai ungkapan kejengkelan, ketika seseorang melakukan tindakan yang mengganggu di jalan, akan menyalakan lampu tembak kepadanya secara terus-menerus, menghidupkan klakson kepada pengemudi lain, ketika ada pengemudi yang hendak mendahului, justru malah mencoba untuk menghalanginya. Penilaian kategori responden dari aspek ini juga berada pada kategori sedang (39%). Demikian halnya dengan aspek *careful style*, sebagian besar responden berada pada kategori sedang (51,8%). Aspek ini berkaitan dengan cenderung mengemudi dengan hati-hati, mengemudi dengan konsentrasi tinggi, siap mengantisipasi terhadap manuver tak terduga dari pengemudi lain, ketika sedang konsentrasi dalam mengemudi, tiba-tiba menyadari kendaraan di depan telah melambat, dan langsung sigap menginjak rem untuk menghindari tabrakan, dan merasa cemas ketika melanggar aturan.

Pada kategorisasi aspek *anxious style* berkaitan dengan merasa gugup ketika mengemudi, merasa tertekan ketika mengemudi, mengemudi membuat merasa frustrasi, khawatir saat mengemudi dalam cuaca buruk, merasa memiliki kendali lebih ketika mengemudi, dan adanya rasa nyaman ketika mengemudi. Sebagian besar responden pada aspek ini berada pada pengkategorian sedang (43,9%). Sedangkan penilaian kategori pada aspek *distress reduction style*, berkaitan dengan melakukan teknik relaksasi otot ketika mengemudi, melakukan

kegiatan untuk menenangkan diri ketika mengemudi, dan menenangkan diri ketika mengemudi. Penilaian kategori responden dari aspek ini juga berada pada kategori sedang (41,5%).

Hasil analisis regresi linear berganda menunjukkan adanya pengaruh signifikan dari *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style* terhadap kecelakaan lalu lintas. Hal ini ditunjukkan dengan nilai *p value* dari masing-masing pengujian di bawah taraf signifikan 5% ($p < 0,05$). Kontribusi pengaruh dari gaya mengemudi (*risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*) terhadap kecelakaan lalu lintas adalah sebesar 55,7%. Berdasarkan hasil penelitian juga diketahui sebagian besar responden pernah mengalami kecelakaan, bahkan cenderung dengan jenis kecelakaan yang aktif (40,9%), dengan kejadian sebanyak 2 kali (25,6%), dan paling sedikit adalah dengan kejadian 5 kali (1,8%).

Gaya mengemudi menurut French, dkk (1993) merupakan cara individu atau seseorang dalam berkendara, termasuk kecepatan mengemudinya, kepatuhan terhadap peraturan, dan tingkat perhatian di jalan. Terdapat enam aspek atau indikator gaya mengemudi menurut Poo, Taubman-Ben-Ari, Ledesma dan Diaz-Lazaro (2013), yaitu *risky style*, *dissociative style*, *angry style*, *careful style*, *anxious style*, dan *distress reduction style*. *Risky style* merupakan kondisi atau gaya seseorang dalam berkendara yang mengarah kepada pengambilan resiko dan bahaya. *Dissociative style* adalah bentuk atau gaya interaksi seseorang dalam berkendara yang mengarah pada resiko bahaya. Kemudian *angry style* merupakan gaya seseorang dalam berkendara yang menggunakan emosi kemarahannya dan

cenderung tidak sabar. *Careful style* adalah gaya berhati-hati seseorang dalam berkendara serta kewaspadaan terhadap situasi dan pengendara lain di jalan. Kemudian *anxious style* adalah gaya mengemudi seseorang yang mengarah kepada kecemasan dan sikap gugup. Sedangkan *distress reduction style* merupakan gaya mengemudi seseorang yang cenderung santai dan kurang adanya sikap perhatian atau waspada di jalan. Dari keenam aspek atau indikator gaya mengemudi tersebut, yang paling banyak menyebabkan kecelakaan lalu lintas adalah *risky style* karena seseorang cenderung mengambil resiko berbahaya ketika mengemudi, seperti menikmati berkendara dalam kecepatan tinggi di tempat yang ramai. Hal tersebut rentan sekali menyebabkan kecelakaan lalu lintas (Poo, dkk, 2013).

Kecelakaan terjadi karena kurang antisipasinya pengendara dalam mengenali kondisi jalan, hal ini disebabkan karena kurangnya pengetahuan para pengendara tentang kondisi lalu lintas di jalan. Di satu sisi, pengendara yang satu telah berhati-hati dalam berkendara, tapi pengendara sepeda motor yang lain melakukan cara berkendara yang dapat membahayakan pengendara lain. Secara teknis kecelakaan lalu lintas didefinisikan sebagai suatu kejadian yang disebabkan oleh banyak faktor yang tidak sengaja terjadi (*Random Multy Factor Event*). Dalam pengertian secara sederhana, bahwa suatu kecelakaan lalu lintas terjadi apabila semua faktor keadaan tersebut secara bersamaan pada satu titik waktu tertentu bertepatan terjadi. Hal ini berarti memang sulit meramalkan secara pasti dimana dan kapan suatu kecelakaan akan terjadi (Bolla, 2011). Lebih lanjut, Oder dan Spicer (Zayu, 2012) menyatakan bahwa kecelakaan lalu lintas dapat

diakibatkan dari situasi-situasi konflik antara pengemudi dengan lingkungan, dimana pengemudi melakukan tindakan menghindari sesuatu atau rintangan sehingga kemungkinan dapat menyebabkan tabrakan atau kecelakaan lalu lintas.

Faktor manusia dalam tabrakan kendaraan mencakup semua faktor yang berhubungan dengan perilaku pengendara dan pengguna jalan lain yang dapat berkontribusi terhadap tabrakan. Contoh yang termasuk perilaku pengendara antara lain pandangan dan ketajaman pendengaran, kemampuan membuat keputusan, dan kecepatan reaksi terhadap perubahan kondisi lingkungan dan jalan. Meskipun kemahiran dalam keterampilan berkendara diajarkan dan diuji sebagai persyaratan untuk mendapatkan surat ijin mengemudi, seorang pengendara masih dapat mengalami resiko yang tinggi menabrak karena perasaan percaya diri mengemudi dalam situasi yang menantang dan berhasil mengatasinya akan memperkuat perasaan percaya diri.

Keyakinan akan kemahiran mengendara akan tumbuh tak terkendali sehingga potensi dan kemungkinan kecelakaan semakin besar. Ada perbedaan demografis di tingkat kecelakaan. Sebagai contoh, meskipun kaum muda cenderung memiliki waktu reaksi yang baik, hasil penelitian menunjukkan bahwa perilaku dan sikap mereka lebih beresiko dan dapat menempatkan mereka dalam situasi yang lebih berbahaya terhadap pengguna jalan lainnya (Order dan Spicer dalam Zayu, 2012).

Pengendara yang lebih tua dengan reaksi lambat dimungkinkan terlibat dalam kecelakaan lebih banyak, tapi ini belum terjadi karena mereka cenderung untuk melambatkan kendaraan dan lebih hati-hati. Berkendara dengan celah

(jarak) sempit dapat memberikan peluang yang lebih besar untuk mengalami kecelakaan, karena tidak memberikan ruang yang cukup bagi pengendara untuk bersiap-siap menginjak rem atau menghindari bahaya yang datang dari kendaraan lain yang dapat muncul secara tiba-tiba. Dalam penelitian Hogdon, Bragg dan Finn (1981) sebagaimana dalam Finn dan Bragg (1986) menemukan bahwa pengemudi usia muda berkendara dengan cara yang tidak aman, yaitu sering berkendara dengan kecepatan tinggi, lebih sering melewati lampu kuning, jarang menggunakan helm pengaman, dan menerima celah sempit antar kendaraan ketika memasuki lalu lintas.

Dengan demikian, keseluruhan dari hasil penelitian ini membuktikan secara nyata gaya mengemudi berpengaruh terhadap kecelakaan lalu lintas pada kalangan mahasiswa di Universitas Islam Indonesia. Dengan kata lain hipotesis dalam penelitian ini yang menyatakan ada pengaruh gaya mengemudi terhadap kecelakaan lalu lintas telah terbukti atau dapat diterima. Sejumlah penelitian menemukan bahwa pengemudi usia muda mengambil resiko yang lebih dibandingkan dengan pengemudi pada usia yang lebih tua. Misalnya, pengemudi yang lebih muda cenderung menerima celah sempit (antar kendaraan) ketika berada di jalur lalu lintas (Bottom dan Ashworth, 1978; McKenna, Waylen dan Burkes, 1998 dalam Ferguson, 2003).

Berkaitan dengan hasil penelitian, maka apabila gaya mengemudi seseorang tersebut baik dalam artian menaati tata tertib lalu lintas dan tata tertib berkendara dapat dipastikan kecil untuk terjadi kecelakaan. Namun jika indikator pada seseorang buruk, dapat diketahui gaya mengemudi seseorang tersebut tidak

baik yang dekat dengan terjadinya kecelakaan (Hobbs dalam Lulie dan Hatmoko, 2005). Gaya mengemudi yang buruk seperti menyalip dari kiri atau dalam, menerobos lampu merah, dan berkendara melebihi batas kecepatan. Oleh karena itu, pengetahuan *safety driving* menjadi bekal awal yang harus dimiliki sebelum mengendarai kendaraan di jalan raya. Pengendara sepeda motor, dalam konteks penelitian ini adalah mahasiswa berhak mendapatkan informasi ini sebelum mereka mengemudi di jalan raya. Namun, kenyataannya selama ini sosialisasi terhadap keselamatan berkendara masih terfokus pada *safety riding*. Diperlukan kerjasama dari berbagai pihak, instansi terkait, saling menghormati, dan tingkat kesadaran yang tinggi sebagai sesama pengguna jalan raya agar dapat meminimalisir kejadian kecelakaan. Individu yang memiliki gaya mengemudi yang baik dan sesuai dengan aturan yang benar, kecil kemungkinan untuk terjadinya kecelakaan lalu lintas, khususnya di kalangan mahasiswa Universitas Islam Indonesia dan masyarakat luas pengguna sepeda motor pada umumnya.

Selanjutnya, dalam penelitian ini terdapat beberapa kelemahan penelitian seperti pada waktu pengambilan data di dalam mengisi angket sebagian responden mengalami kebingungan. Kebingungan terletak pada pengukuran kecelakaan lalu lintas yaitu pada item apakah anda sebagai pengendara atau penumpang ketika terjadi kecelakaan. Tidak jarang responden bertanya kepada peneliti, walaupun ada juga yang tidak bertanya. Karena tidak sedikit responden yang mengisi lebih dari satu kali mengalami kecelakaan, dan responden pernah berposisi sebagai penumpang dan juga pernah berposisi sebagai pengendara ketika mengalami kecelakaan. Kemudian pada penentuan kriteria kecelakaan aktif atau pasif, item

pengukuran kecelakaan lalu lintas kurang menggambarkan apakah responden benar-benar termasuk ke dalam kecelakaan aktif atau kecelakaan pasif. Perlu ditambahkan item pertanyaan lain untuk dapat memastikan kriteria kecelakaan pada responden dan juga untuk melihat apakah responden sebagai penyebab kecelakaan atau korban dari kecelakaan lalu lintas.

